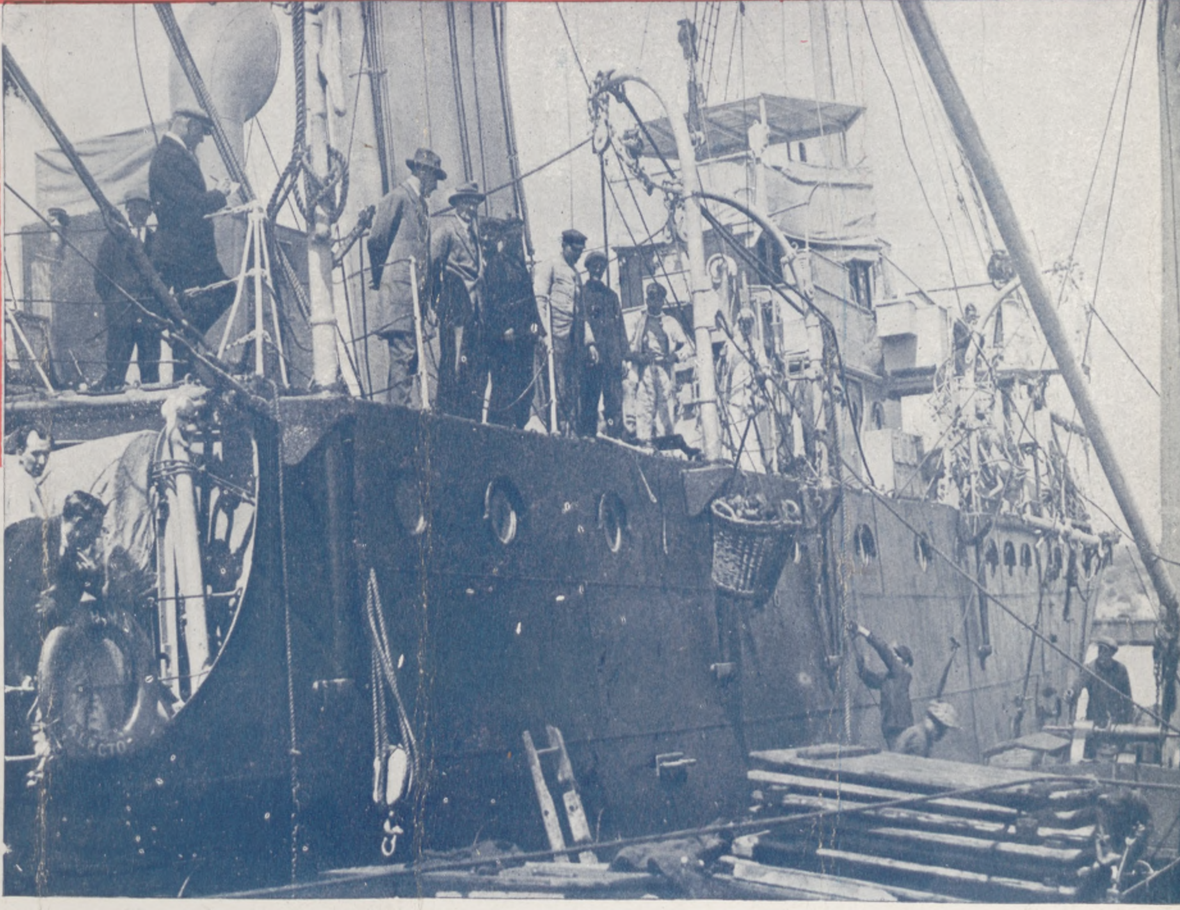
CENA ZŁ. 1.5

ŻEGLUGA

No 7-8



Angielska flota wojenna w Gdyni.
Bunkrowanie H. M. S. „Alecto“ przez firmę Giesche.

English Navy at Gdynia.
H. M. S. „Alecto“ coaled by Giesche.

15
lipiec - sierpień
1928

THE NAVIGATION

CENA ZŁ. 1.50

ŻEGLUGA
THE NAVIGATION

CZASOPISMO DLA HANDLU MORSKIEGO I ŻEGLARSTWA / A MONTHLY RECORD OF POLISH COMMERCE BY SEA

ROK 2 | WARSZAWA, GDANSK, GDYNIA, KATOWICE, DN. 15. VIII. 1928 R. | Nr. 7—8

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE.



✕ P. Juljan Rummel, dyrektor Państwowego Przedsiębiorstwa „Żeglugi Polskiej" został wybrany do Komitetu Wykonawczego Bałtyckiej Konferencji Morskiej.

W dniu 17 i 18 maja r. b. odbyło się w Hamburgu Walne Zgromadzenie „Baltic and International Maritime Conerence". Konferencja powzięła następujące uchwały: *W sprawie* „Trade Barries": „Tegoroczne Walne Zgromadzenie „Baltic and International Maritime Conference", obejmującej 20 państw morskich, żąda międzynarodowej wolności handlu i usunięcia wszelkich przeszkód, tamujących rozwój stosunków handlowych. Konferencja uznaje doniosłość pracy, położonej przez światową konferencję ekonomiczną i inne korporacje w sprawie usunięcia ograniczeń celnych. Konferencja stwierdza z zadowoleniem fakt, że niektóre kraje wyraziły gotowość przyjęcia zaleceń światowej konferencji ekonomicznej. Konferencja podkreśla okoliczność, że dzięki skutecznej propagandzie wszyscy właściciele okrętów zwracają uwagę na powyższą ważną kwestję".

W sprawie „Regulation of Tonnage" przyjęto następującą rezolucję: „Ze względu na nierentujące się frachty, „The Board of Directors of the Baltic and International Maritime Conference" przyjmuje do wiadomości projekt dobrowolnego unieruchomienia części tonażu europejskich okrętów z równoczesnem udzieleniem tymże rekompensaty ze strony znajdujących się w ruchu okrętów. Konferencja przedłoży ten projekt „Executive Committee" do dalszego zbadania i rozpatrzenia, który to komitet ma przedstawić swą decyzję przyszłemu rocznemu zgromadzeniu.

W sprawie „Spanisch Custons Finds“ konferencja powzięła następującą decyzję: „The Baltic and Maritime International Conference“ protestuje przeciwko nakładaniu wysokich kar, niewspółmiernych z omyłkami zagranicznych okrętów, dotyczących hiszpańskich przepisów celnych; kary te graniczą z konfiskatą obcej własności. Konferencja oświadcza w dalszym ciągu, że postępowanie władz hiszpańskich niebywale tamuje pokojowy rozwój handlu między Hiszpanją i innemi państwami i stoi w przeciwieństwie do Art. 7. Konwencji o formalnościach celnych z dn. 3. 11. 1923 aprobowanej również przez Hiszpanję. Zgromadzenie uprasza delegatów konferencji, aby zawiadomili o powyższem „International Chamber of Commerce“ i wezwali stowarzyszenia właścicieli okrętów, by spowodowali u swych rządów wysłanie protestów do rządu hiszpańskiego. Jeżeliby zabiegi te nie odniosły pożądanego skutku, to wzywa się konferencję do poczynienia odpowiednich kroków, aby frachty do portów hiszpańskich zostały stosownie do większego ryzyka właścicieli okrętów odpowiednio podwyższone.

W sprawie „Immunity of Stade-owned Ships“ powzięto następującą uchwałę: Roczne Zebranie Baltic and International Maritime Conference, reprezentującej 20 narodowości, podkreśla swą niewzruszoną zasadę, że państwowe okręty handlowe podlegają tej samej jurysdykcji i odpowiedzialności, co i inne okręty i wyraża nadzieję, że zasada ta uznana będzie również wkrótce i na całym świecie.

W kwestji: „Stade Facilities for Building Tonnage“ przyjęto następującą rezolucję: „Roczne Zebranie Baltic and International Maritime Conference, reprezentującej 20 narodowości, ze względu na ciężki zastój w żegludze, wynikły z powodu nadmiernego tonażu, potwierdza swą uchwałę, powziętą w Oslo 1925 r., mianowicie, że z zaniepokojeniem przyjęło do wiadomości zamierzenia niektórych rządów i władz miejscowych finansowego poparcia budowy okrętów (w czasie gdy świat cały cierpi na nadmiar tonażu). Ze względu na okoliczność, że handel światowy w porównaniu z rokiem 1913 znacznie się zmniejszył, podczas gdy rozporządzalny tonaż znacznie przewyższa zapotrzebowanie, Zgromadzenie uważa za wskazane w interesie handlu międzynarodowego nie partycypować w tej polityce budowy okrętów“. Wkońcu zebranie głosuje za następującą rezolucją w sprawie „Documentary Organisation“: „Roczne Zgromadzenie Baltic and International Maritime Conference uważa w dzisiejszych warunkach za niezbędne zwrócić uwagę wszystkich właścicieli okrętów i maklerów okrętowych na wyjątkowe znaczenie „Documentary Organisation“. Zebranie wzywa wszystkich właścicieli okrętów, jak również Protection and Indennity-, Freight- Dennirrage and Defence-Clubs oraz wszystkie inne organizacje okrętowe do poparcia wedle sił dążeń Documentary Committee celem stworzenia z tej ostatniej zdolnej i wpływowej organizacji.

ZNACZENIE AFRYKI EKWATORJALNEJ FRANCUSKIEJ I AFRYKI POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ Z PUNKTU WIDZENIA POLSKIEJ EKSPANSJI GOSPODARCZEJ.

Afryka Ekwatorjalna Francuska oraz Afryka Południowo-Zachodnia, a w szczególności Kongo Francuskie i Angola zasługują na wyjątkową uwagę, jako rynki importowo-eksportowe. Rynki te były dotychczas względnie słabo eksploatowane: niemniej rozwój ich przybiera obecnie znaczne rozmiary i wszystkie większe narody europejskie oraz kilka krajów zamorskich dokonywują tam od kilku lat penetracji, cichej lecz systematycznie wzrastającej. Zupełna nieobecność Polski na tych rynkach jest szkodliwą nietylko ze względu na to, że kraje te stały się poważnemi dostawcami surowców, niezbędnych dla przemysłu europejskiego, lecz również z tego powodu, że wchodzą tu w grę rynki o wielkiej przyszłości, gdzie szerokie masy tubylców zaczynają w dużej mierze spożywać zagraniczne wyroby przemysłowe.

W krajach, o których mowa, nie istnieją, jak to ma miejsce gdzieindziej, domy handlu hurtowego, które byłyby w stałym kontakcie z Europą, ani też kupcy-detaliści z którymi przemysłowcy mógliby wejść w stosunki w drodze korespondencji bądź też za pośrednictwem komiwojażerów. Podobnie jak w całej Afryce Ekwatorjalnej i Zachodniej, handel tych krajów koncentruje się w Faktorjach.

Europejskie domy handlowe mają zwykle zarządy swe w Paryżu, Marsylji, Londynie, Liverpoolu, Amsterdamie i t. p. Posiadają w różnych kolonjach magazyny sprzedażne (faktorje), nie mające nic wspólnego z magazynami europejskiemi. Mamy tu na myśli bazary, znajdujące się pod kierownictwem jednego lub dwu europejczyków, w których klijent tubylec znajduje wszystkie potrzebne mu produkty, jako to tkaniny, obuwie, artykuły spożywcze, lekarstwa, mydło, narzędzia rolnicze, wyroby szklane, papier i t. p. W tym stanie rzeczy faktorja angielskie, francuskie, holenderskie i t. p. sprzedają nieomal wyłącznie towary wyprodukowane w krajach macierzystych i jeżeli w wyjątkowych wypadkach udaje się innym krajom nieposiadającym własnych faktorji ulokować tam swoje wyroby za pośrednictwem faktorji zagranicznych, to możliwe t. j. jedynie przy bardzo ograniczonych zyskach. Wynika stąd dla naszych wytwórców pragnących rozwijać skuteczną ekspansję ekonomiczną w tych krajach, niezaprzeczona konieczność głębszego zbadania możliwości utworzenia instytucji tego rodzaju w jednym z najodpowiedniejszych do tego centrów Afryki Ekwatorjalnej Francuskiej lub Afryki Południowo-Zachodniej. Wybór mógłby tu paść na port-Gentil lub Libreville w Gabonie, na Sao Paolo de Loanda lub na Benguellę w Angoli, t. j. na porty posiadające najlepszą komunikację z wnętrzem kraju.

Dom handlowy polski (faktorja) mógłby być połączony z przedsiębiorstwem przemysłowem lub też przedsiębiorstwem rolnem, jak to ma często miejsce w tych krajach. Robotnicy tubylcy, którym, jak to jest tam w zwyczaju, płacone są wynagrodzenia w naturze, byliby w tych warunkach wraz ze swemi rodzinami pierwszymi stałymi odbiorcami faktorji i najlepszymi propagatorami wyrobów polskich. Wreszcie w Gabonie i w Angoli, obfitujących w lasy mógłyby być założone tartaki i poważne zakłady przemysłu drzewnego, które zamieniłyby w centra przemysłowe okolice znajdujące się dotychczas w stanie pierwotnego rozwoju. Wymienione kraje zasługują na szczególną uwagę również ze względu na ich naturalne bogactwa rolne, jak to: kakao, kawa, tytoń, bawełna i t. p. Kraje te mógłyby zatrudnić emigrantów polskich i dostarczyć surowców niezbędnych dla wielu gałęzi przemysłu krajowego. Angola zasługuje na specjalnie baczną uwagę, jako teren emigracyjny. Kraj ten o powierzchni 1.255.755 km. kw. posiada jedynie 5.000.000 ludności tubylczej i 40.000 białej, w tej liczbie około 30.000 portugalczyków.

Należy mieć również na względzie, że zaludnienie samej metropolji Portugalji nie dosięga 6.000.000 mieszkańców, aczkolwiek zważywszy na jej możliwości rozwojowe mógłaby ona wyżywić dwukrotnie większą ludność. Ten stan rzeczy jest wytłómaczeniem nieznacznej emigracji portugalskiej do tej kolonji i oświetla najlepiej znaczenie tego kraju, jako rynku dla polskich rąk roboczych i polskiej ekspansji ekonomicznej we wszystkich jej postaciach.

Inż. JÓZEF KIEDROŃ
„Koło Ekonomistów",
Katowice.

KOLEJ GÓRNY ŚLĄSK—GDYNIA
JAKO NAJPILNIEJSZY PROBLEMAT GOSPODARCZY POLSKI.
THE RAILWAY UPPER SILESIA—GDYNIA THE MOST URGENT ECONOMICAL PROBLEM OF POLAND.

II.

Zbadajmy choćby tylko pobieżnie, jak się przedstawia możność konkurencyjna naszego węgla na tych wszystkich zamorskich rynkach zbytu, które poprzednio przytoczyliśmy.

Pod tym względem Górnośląski Związek Przemysłowców Górniczo-Hutniczych przeprowadził bardzo szczegółowe porównania, które poniżej pozwalamy sobie przytoczyć.

Koszty własne węgla z okręgu Northumberland, który pod względem swej jakości występuje jako nasz najgroźniejszy konkurent w tych wszystkich krajach, w których pragnęlibyśmy wystąpić z nim do współzawodnictwa, wynosiły w II kwartale 1926 r. 16 s 1, 3 d. Po strejku koszty te udało się obniżyć o 2 s 7,92 d, czyli że doprowadzono je w przybliżeniu do 13 s 5,4 d na 1 tonę wydobycia. Ponieważ dla eksportu wchodzą w rachubę przeważnie gatunki grubsze, podczas gdy drobne sortymenty sprzedaje się w kraju, należy cenę powyższą podnieść o mniejwięcej ⅓ t. j. do 17 s 11,2 d. Koszty transportowe i przeładunkowe od kopalni do Newcastle wynoszą 1 s 6 d, tak, że 1 tona węgla fob Newcastle bez uwzględnienia jakiegokolwiek zysku, kosztowałaby 19 s 5,2 d. Naturalnie przejściowo, gdy rozchodzić się będzie o utrzymanie posiadanych przez przemysł węglowy Anglji dotychczasowych rynków zbytu kopalnie angielskie ceny te mogą jeszcze, — i to nawet bardzo znacznie, — obniżyć. *)

Normalne (lecz bez doliczenia jakiegokolwiek zysku) ceny sprzedażne węgla angielskiego na poszczególnych rynkach zbytu, mogących dla nas wchodzić w rachubę, przedstawiałyby się wówczas po uwzględnieniu kosztów przewozu następująco:



Port Gdański. Statek portug. „Alferrarede" wyładowuje piryty. (Tow. Transp. „Warta".)

	koszty transportu okrętem wg. norm w marcu 1926 r	koszty 1 tonny węgla angielskiego
Sztokholm	6 s 9 d	26 s 2 d
Kopenhaga	6 „ 7 „	26 „ — „
Libawa	6 „ 6 „	25 „ 11 „
Ryga	6 „ 3 „	25 „ 8 „
Abo Finlandja	6 „ 6 „	25 „ 11 „
Kronstadt	7 „ — „	26 „ 5 „
Genua	10 „ 6 „	29 „ 11 „
Wenecja, Triest, Fiume	12 „ 6 „	31 „ 11 „

Ceny powyższe są tego rodzaju, że niemieckie Zagłębie Ruhry nie potrafi z niemi współzawodniczyć, gdyż 1 tonna węgla z zagłębia tego kosztuje fob Hamburg 21,62 m., a ceny transportowe z Hamburga wynoszą mniejwięcej tyleż samo, ile z portów angielskich.

Jak się przedstawia w świetle tych liczb konkurencyjność polskiego węgla?

*) Jak wiadomo, przewidywania te sprawdziły się: od chwili wygłoszenia niniejszego odczytu w Kole Ekonomistów w Katowicach w grudniu 1926 r. ceny węgla angielskiego i frachty okrętowe spadły.

Węgiel polski, o ile ma stoczyć zwycięską walkę z węglem angielskim, musi być przynajmniej o jakich 10% tańszy od swego konkurenta; uwzględniając przy tem okoliczność, że koszty transportu z Gdańska będą o ½ s droższe od takich samych kosztów z Newcastle, — musimy przyjąć, iż węgiel polski, o ile ma być konkurencyjny, musi kosztować fob Gdańsk dla rynków północnych w przybliżeniu 16 s 4 d, a dla Italji 15 s 10 d.

By tak być mogło, potrzeba, by koszty własne 1 tonny węgla polskiego loco kopalnia, tudzież koszty przewozowe do Gdyni, względnie Gdańska, były odpowiednio dostosowane.

Koszty własne najlepszych i najlepiej prowadzonych kopalń górnośląskich można w przybliżeniu ocenić na podstawie przeciętnych zarobków robotniczych, które na ogół wynoszą u nas okrągło ⅖ kosztów własnych. Daje to nam 16,50 do 17,— zł. na tonnę wydobycia, a jeżeli uwzględnimy gatunki węgla, wchodzące w rachubę przy eksporcie, cenę tę musimy również podnieść o ⅓, jak to uczyniliśmy poprzednio przy węglu angielskim, czyli, że dochodzimy do 22 zł. za 1 tonnę gatunków grubszych, względnie 10 s. W miarę podwyżek płac robotniczych — cena ta ulega również pewnej podwyżce.

Przeciwstawienie poprzednio podanych kosztów produkcji loco kopalnia angielska, wynoszących 17 s 11 d, kosztom produkcji węgla polskiego, wskazuje jasno, iż w obecnych warunkach przemysł polski może pokusić się o zdobycie nowych rynków zbytu dla swego węgla, o ile tylko uda nam się rozwiązać pomyślnie kwestję taniego transportu w kierunku morza. — Nawet pewne dalsze obniżenie kosztów produkcji w Anglji nie musi być wcale niebezpieczne dla naszych kopalń, gdyż i one będą w stanie, w miarę wprowadzania dalszych ulepszeń w organizacji i mechanizacji, dotrzymać kroku kopalniom angielskim.

Różnica pomiędzy ceną fob Gdańsk a ceną własną naszych kopalń, tj. według naszego obliczenia: 5 s 10 d do 6 s 4 d na tonnie, stanowi kwotę, z której pokryć należy: koszty przewozu z kopalni polskiej do Gdyni lub Gdańska, koszty przeładunku w portach i ewentl. czysty zysk kopalni. W obecnej chwili koszty przewozu 1 tonny węgla ze śląskiej kopalni do Gdańska wzgl. Gdyni wynoszą około 8 zł., koszty przeładunkowe w Gdyni 2 zł.; w Gdańsku znacznie więcej, bo przeszło 3,— zł. Do tego dochodzi bardzo poważny koszt t. zw. postojowego, tłumaczący się nie dość precyzyjnie uregulowanym ruchem pociągów i okrętów. Przeprowadzone obliczenia wykazały, iż tytułem „przeładunkowego", „postojowego" i „kosztów pobocznych" płacono w Gdyni względnie w Gdańsku okrągło 6 zł. Doliczając do tego koszty przewozu w wysokości zł. 8, otrzymujemy razem 14 zł., a więc więcej, aniżeli poprzednio; z naszego obliczenia na pokrycie tych kosztów pozostało: 12,70—13,80 zł.

Z tego wynika, iż w obecnych warunkach transportowych eksport węgla przez Gdańsk lub Gdynię jest interesem, nieprzynoszącym kopalniom zysków, a narażającym je na pewne, dość znaczne straty, szczególnie po ostatniej podwyżce robotniczej w przemyśle węglowym. Jeżeli mimo to eksport ten ma miejsce, tłomaczy się to wyłącznie chęcią kopalń utrzymania produkcji na obecnym i tak wszak w stosunku do możliwości produkcyjnych, niskim poziomie, a tem samem chęcią niedopuszczenia do jeszcze dalszych redukcji robotników, tej najstraszniejszej klęski socjalnej doby obecnej.

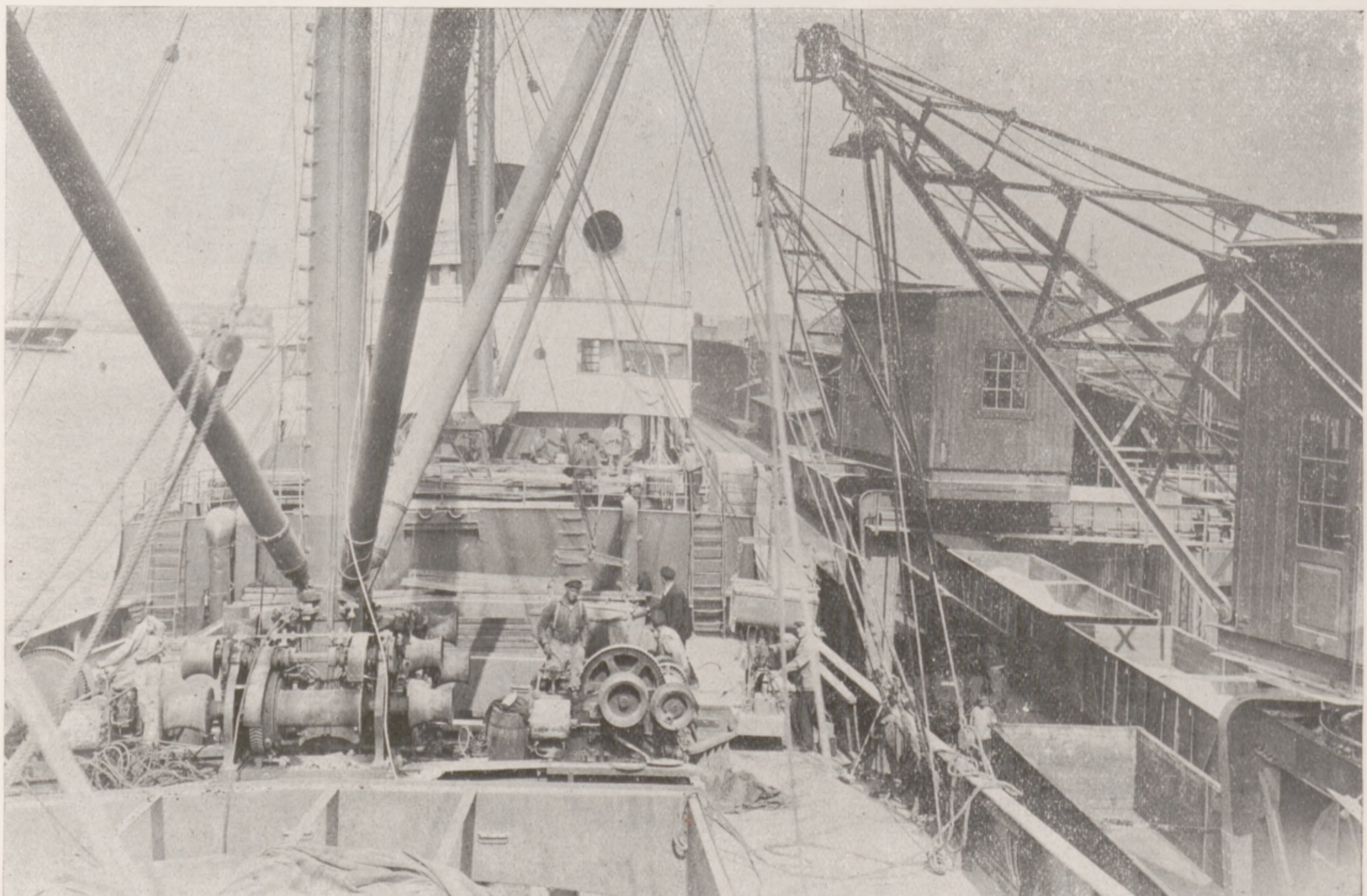
Chcąc tych strat uniknąć, czyli oprzeć wywóz węgla naszego na zasadach kalkulacji rentowności, musimy znaleść sposoby dalszego obniżenia kosztów produkcji, przedewszystkiem zaś: kosztów przewozu w kierunku morza, oraz kosztów postojowego i przeładunku w portach polskich.

Jeżeli uwzględnimy, iż obecna linja kolejowa, łącząca nasze Zagłębia z Bałtykiem, tudzież nasze obecne urządzenia portowe są zdolne przepuścić zaledwie około 500.000 ton węgla miesięcznie, zrozumiemy, iż obok kwestji potanienia kosztów przewozu wysuwa się na pierwszy plan kwestja rozszerzenia i udoskonalenia tej komunikacji.

W tym względzie wysuwają się 3 różne rowiązania:
1. rozszerzenie już istniejących linij kolejowych;
2. budowa specjalnej linji przewozowej Śląsk—Gdynia;
3. budowa kanału węglowego.

Społeczeństwo nasze w pierwszej chwili po powstaniu Państwa Polskiego zwróciło swą uwagę przedewszystkiem na budowę kanału Śląsk—Gdynia. Jeszcze obecnie plany te znajdują dużo zwolenników, dowodzących, iż tylko budowa kanału węglowego może racjonalnie rozwiązać wszystkie istniejące trudności transportowe. Nie wdaję się w krytykę tych planów, o ile idzie o dalszą przyszłość. Na chwilę obecną stwierdzić jednak należy, iż sprawa budowy kanału nie rozwiązuje należycie powyższego zagadnienia.

Przedewszystkiem jako pierwszy argument przeciwko budowie kanału węglowego wysuwa się kwestja czasu. Sprawa umożliwienia eksportu węgla z Polski jest, — jak to już powyżej zaznaczyłem — sprawą wyjątkowo pilną i nie znoszącą żadnej zwłoki, gdyż wiąże się ona bezpośrednio ze sprawą opanowania bezrobocia



Port Gdanski. Statek Zeglugi Polskie „Warta" wyładowuje fosforyty z Tunisu. (Towarzystwo Transportowe „Warta".)

w naszych zagłębiach węglowych — szczególnie zaś na Śląsku. Kiedy po wybuchu wojny celnej z Niemcami ustał nasz eksport węgla do Niemiec, liczba bezrobotnych na Śląsku bardzo poważnie wzrosła, osięgając w pewnych okresach nawet około 80.000. Nie potrzebujemy tłómaczyć, jak wielkie stan ten stanowi niebezpieczeństwo społeczne i polityczne dla naszego Państwa, gdyż pamiętać należy, iż poważne te szeregi ludności niezadowolonej łatwiej mogą poddać się nieprzebierającej w środkach agitacji wrogich Państwu żywiołów. Tymczasem budowa kanału według obliczeń specjalistów, — jak to już poprzednio wskazaliśmy, — wymagałaby w najlepszym razie kilkunastu lat. Jest to okres, którego nie wytrzymałby polski przemysł węglowy, którego nie wytrzymałaby przedewszystkiem ludność robotnicza Śląska, potrzebująca zarobku, i nie wytrzymałoby nasze Państwo, ze względu na bilans handlowy. Budowa kanału okazuje się chwilowo nieracjonalną także i z innych względów, na które opinja publiczna zbyt mało zwraca uwagi, t. j. z powodu zbyt wysokich kosztów budowy i eksploatacji. Jesteśmy wszyscy pod wrażeniem poglądu, że przewóz kanałem jest bez porównania tańszy od przewozu koleją. Jest to pogląd w naszych warunkach najzupełniej mylny. Przedewszystkiem koszty budowy kanału są w przybliżeniu 3 razy większe od kosztów budowy linji kolejowej i wynoszą n. p. w Niemczech blisko 1 miljon marek zł. na 1 km. Ale i koszty ruchu są znacznie wyższe, aniżeli koszty przewozu koleją, — o ile Państwo nie zgodzi się na bardzo poważne dopłaty. Dotychczas obliczano koszty przewozu kanałem na 0,6 centymów szw. w złocie. Koszty te będą wynosiły u nas, — opierając się na samowystarczalności — przeszło 2 centymy szwajcarskie w złocie. Cyfry te znajdują swe potwierdzenie w obliczeniach kosztów transportu w poszczególnych krajach, wykazujących, iż koszty własne przewozu kanałami są przeszło 2 razy wyższe od kosztów transportu koleją.

Z tych względów projekt budowy specjalnego kanału węglowego — przynajmniej na razie — upada, a pozostaje do rozpatrzenia projekt rozszerzenia wzgl. powiększenia przelotności istniejących linij kolejowych Śląsk—Bałtyk, lub też budowa nowej linji, łączącej śląskie Zagłębie węglowe z Gdynią.

Byliśmy i jesteśmy zdania, iż w żadnym wypadku nie da się uniknąć budowy nowej specjalnej linji węglowej, jeżeli pragniemy podnieść eksport zamorski naszego węgla z 5 miljonów ton rocznie — do 15 miljonów. W poprzednich naszych wywodach wykazaliśmy, iż Polska może z łatwością na rynkach zamorskich umieścić 11—12 miljonów ton węgla. Ale zgóry należy się także liczyć z tego rodzaju nadzwyczajnemi wydarzeniami, jak strejk angielski, tudzież również z normalnym przyrostem tego eksportu, wobec czego należy wyjść z liczby 15 miljonów ton rocznie przewozu węgla w kierunku morza. Do tego doszłyby jeszcze przewozy innych towarów jak cukru, zboża, drzewa, rudy, przetworów naftowych i t. p. Dążyćby pozatem należało do przyciągnięcia dla tej linji choć w części ruchu tranzytowego przewozów, skierowanych z innych państw do Czechosłowacji, i mam wrażenie, że leży to w zakresie możliwości, na czemby znowu z drugiej strony rentowność tej kolei ogromnie zyskała. Jeżeli mówimy o osobnej linji węglowej Śląsk—Bałtyk, to nie znaczy to jednak, byśmy nie mieli ewentl. wykorzystać istniejących już częściowo pewnych odcinków kolejowych, coby wpłynęło na zmniejszenie kosztów inwestycyjnych, a przeto i na podniesienie rentowności nowej linji.

Nowa linja w myśl decyzji władz miarodajnych pójdzie z Katowic przez Hajduki Wielkie — Tarnowskie Góry — Kalety — Herby — Zduńską Wolę — Barłogi — Inowrocław — Bydgoszcz — Szlachtę do Gdyni; *) długość jej wynosić będzie około 542 km, zamiast, jak obecnie 674 km, (licząc długość linji Katowice — Koluszki — Łowicz — Toruń — Gdańsk). Biorąc pod uwagę, że linja ta służyłaby przedewszystkiem dla przewozu węgla z Zagłębia do naszych portów i z tego powodu tak dworce jak i inne urządzenia mogłyby być znacznie mniej kosztowne i rozbudowane, aniżeli dla normalnego ruchu (pełnego, a więc i osobowego), koszty budowy 1 km podwójnego toru możemy przyjąć na 220.000 do 240.000 franków szwajc., czyli, że koszty budowy wynosiłyby mniejwięcej 125—150 miljonów franków szwajcarskich. Gdyby jednak chcieć narazie częściowo wykorzystać istniejące już odcinki, a ograniczyć się w tej chwili tylko do budowy drugiego toru na zbudowanej przed rokiem linji Kalety—Wieluń (81 km), i równocześnie do budowy nowej jednotorowej linji Herby — Zduńska Wola — Barłogi — Inowrocław (255 km), jednotorowej linji Bydgosz—Gdynia (154 km), tudzież do zwiększenia przelotności na odcinkach: Tarnowskie Góry —Podzamcze, Inowrocław—Bydgoszcz i na szlaku Bydgoszcz—Gdańsk, koszty budowy zredukowałyby się znacznie, bo do 80 miljonów franków szwajcarskich okrągło, przyczem i przy tej kombinacji bylibyśmy w stanie przewieźć rocznie koło 12 miljonów ton węgla do Gdyni wzgl. Gdańska, poza innemi normalnemi przewozami.

Biorąc pod uwagę, iż transporty nową linją mogłyby się odbywać znacznie szybciej, aniżeli dotychczas, możemy przyjąć, iż powiększenie ilości lokomotyw i wagonów przez nasze Ministerstwo Kolei Żelaznych nie musiałoby być bardzo znaczne, chyba że pragnęlibyśmy przejść na wagony o pojemności większej: 40 do 50 ton. Wobec tego mielibyśmy do oprocentowania i zamortyzowania na razie jedynie kwotę 125 do 135 miljonów fr. szwajcarskich. W obecnych warunkach można przyjąć, że dla tego rodzaju przedsięwzięcia, wobec ogólnej stabilizacji stosunków gospodarczych w naszem Państwie, znalazłyby się kapitały zagranicą na 6 proc. + 1 proc. na amortyzację, razem 7 proc., czyli, że na cele powyższe byłaby potrzebna suma 9.000.000 fr. szw. rocznie. Gdybyśmy przyjęli, że linja ta przewiozłaby 15 miljonów ton węgla rocznie, to tytułem oprocentowania i amortyzacji zostałaby obciążona jedna tonna 0,6 fr. szw., czyli okrągło 1 zł. W rzeczywistości obciążenie to byłoby jeszcze niższe, jeżeli się uwzględni, że pociągi, przewożące węgiel do Gdyni, mogłyby z powrotem zabierać rudę szwecką dla hut górnośląskich, wzgl. czeskich w razie przyciągnięcia do Polski ruchu tranzytowego do Czech.

Według przybliżonego obliczenia wynoszą w obecnych warunkach koszty 1 tonnokilometra dla węgla 1,5 gr. Przy przewozach, które powyżej wyłuszczyliśmy, koszty te musiałyby się jeszcze dość znacznie obniżyć i winnyby nie wynosić więcej, jak 1 gr. za 1 tonnokilometr czyli 5,60 zł. ze Śląska do Gdyni. Po rozbudowie należytej portu gdyńskiego powinny obniżyć się również koszty przeładunkowe. Przypuściwszy, że wysokość ich nie przekroczy 1 zł. za tonnę, jak to ma miejsce gdzieindziej, i że również i koszty postojowe spadną do granic normalnych ze względu na większą regularność pociągów i ruchu okrętów, — wówczas koszty, związane z transportem 1 tonny węgla, wynosiłyby razem 5,60+1+1+0,50 = zł.: 8,10.

Ponieważ poprzednio obliczyliśmy, iż przy eksporcie węgla przez Gdynię zostałoby kopalniom w normalnych warunkach na koszty przewozu, na amortyzację i tytułem ewentualnego zysku okrągło zł. 12,70, to potrącają od sumy tej zł. 8,10 tytułem przewozowego i przeładunkowego, miałyby kopalnie do dyspozycji około zł. 4,60 na 1 tonnę wywiezionego węgla. Przy 15 miljonach ton rocznie wynosiłoby to około 70 miljonów złotych rocznie, któreby pozostały kopalniom, pozwalając

*) Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dnia 7 lutego 1928 r. (Dz. U. Rz. P. 1928 no. 16 poz. 123) w sprawie budowy kolei Herby—Inowrocław przewiduje ten właśnie kierunek między G.-Śląskiem i Inowrocławiem z pominięciem dawniej zamierzonego kierunku Herby — Wieluń — Opatówek (lub Blaszki).

im na dalszą, tak niesłychanie potrzebną modernizację urządzeń, a tem samem na dalsze obniżenie kosztów własnych kopalń.

Budowa powyższej linji z równoczesną należytą rozbudową portu w Gdyni, poza umożliwieniem podniesienia produkcji, a tem samem dalszego zatrudnienia conajmniej 10 do 20.000 robotników, przyniosłaby dla Polski cały szereg innych, pierwszorzędnych, korzyści. W pierwszej linji zyskałby na tem nasz bilans handlowy. Aktywność jego zwiększyłaby się okrągło o sumę 8 miljonów à 30,— zł., t. j. okrągło o 240 miljonów złotych rocznie, która to suma wpływałaby rokrocznie w postaci walut obcych do kraju.

Rozporządzając tego rodzaju pierwszorzędną drogą komunikacyjną, moglibyśmy się pokusić o ściągnięcie części przewozów Hamburg—Czechosłowacja na tę linję, coby, poza bezpośrednią korzyścią materjalną, miało dla naszego Państwa pierwszorzędne znaczenie polityczne.

Sieć kolejowa Polski jest jeszcze stosunkowo bardzo rzadko rozbudowana. Poza Śląskiem i zachodnią częścią Poznańskiego rozbudowa tej sieci, — i to w tempie możliwie szybkiem, — jest najważniejszym nakazem chwili obecnej. Budowa kolei Śląsk—Bałtyk — poza innemi korzyściami — usunęłaby w części te braki i wciągnęłaby nowe połacie kraju w orbitę intenzywnego, pulsującego życia gospodarczego. A że chodzi tu w dużej mierze o okolice żyzne i bogate, jak Kujawy, wpływ nowej linji na podniesienie ogólnego dobrobytu w kraju, byłby ogromny.

Należy też pamiętać, że nowa kolei będzie wobec całego świata najwymowniejszym dowodem żywotności, przedsiębiorczości i rozumu stanu Polski. Gdy się Europa przekona, iż przewozimy rocznie do portów naszych 15 miljonów ton węgla — poza miljonami ton innych produktów, jak mąka, drzewo, wyroby hutnicze i t. d., i t. d., — to może i zrozumie nareszcie, że sprawa korytarza pomorskiego nie jest dla nas kwestją „prestiżu“, ale najżywotniejszą kwestją gospodarczą, kwestją życiową dla Polski.

Wybudowanie kolei Śląsk—Gdynia przekona najlepiej ludność Śląska, z takim entuzjazmem głosującą podczas plebiscytu za zjednoczeniem z narodem polskim, że przyrzeczenia swe Polska w miarę wzrastających swych sił materjalnych i gospodarczych spełnia i spełniać będzie zawsze w przyszłości.

Tego rodzaju przeświadczenie w społeczeństwie śląskiem będzie najsilniejszym węzłem, łączącym Górny Śląsk z Macierzą.

STWORZENIE BAZY SUROWCOWEJ DLA PRZYSZŁEJ STOCZNI W GDYNI.

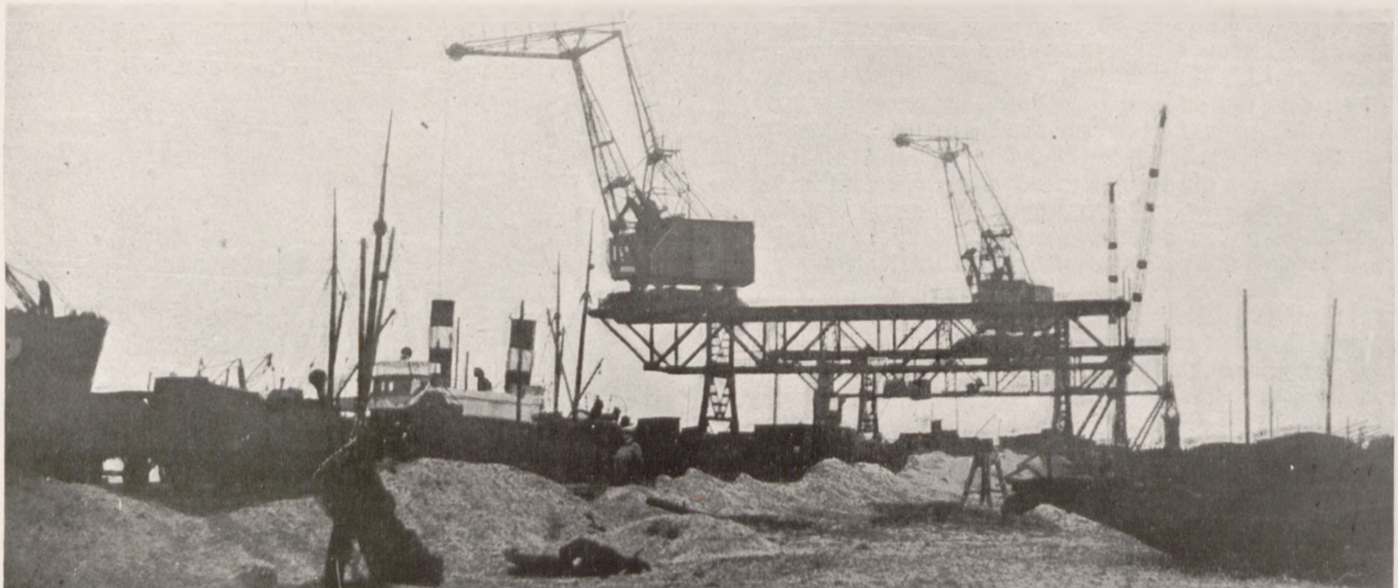
Rozwój polskiej floty handlowej oraz marynarki wojennej wymaga stworzenia możności zaopatrywania zakładów budowy okrętów i warsztatów reparacyjnych w Gdańsku i w Gdyni w wszystkie profile żelaza, które są potrzebne do budowy okrętów przez wytwórnie krajowe.

Niestety ani huty staropolskie, ani huty górnośląskie ze względu na ich dawniejsze położenie, nie są urządzone technicznie na walcowanie takich profili. Stocznie gdańskie i warsztaty reparacyjne w Gdańsku i w Gdyni są zniewolone do sprowadzania tego materjału z Niemiec lub z Anglji, przyczem przemysł niemiecki i angielski uzależnia dostawę profili okrętowych od dostawy również wszystkich innych wyrobów hutniczych, a więc i takich, które produkują huty polskie. Obciąża to z jednej strony w dużej mierze niepotrzebnie bilans handlowy Państwa przeciętną wartością rocznie ca 30.000 ton żelaza, z drugiej zaś strony traci przemysł polski większość zamówień na rzecz przedewszystkiem Niemiec. Ostatecznie uzależnia to także polską marynarkę handlową i wojenną od dobrej lub złej woli zagranicy.

Odnośne urządzenia techniczne wymagałyby od hut bardzo poważnych sum inwestycyjnych, przekraczających kwotę 3.000.000 złotych. Jednakże żadna z hut nie posiada kapitału wolnego, aby zapomocą własnych środków urządzić walcowanie profili okrętowych, na które zresztą zapotrzebowanie jest ograniczone i nie pozwalające na amortyzację wyłożonych środków.

Zrekonstruować wobec tego można byłoby huty tylko wtedy, gdyby huty te za pomocą zainteresowanych w tej sprawie Ministerstw uzyskały na ten cel czy z Banku Gospodarstwa Krajowego, czy też ze specjalnych funduszów kredytowych Rządu długoterminową pożyczkę. Ponieważ zainteresowanem jest Ministerstwo Przemysłu i Handlu ze względu na bilans handlowy Państwa, a następnie Ministerstwo Spraw Wojskowych ze względu na swą marynarkę wojenną, uważamy za rzecz właściwą ułatwienie uzyskania przez huty polskie, zrzeszone w Syndykacie Polskich Hut Żelaznych, kredytu, powiedzmy na lat 20 w wysokości 2.000.000 zł., gwoli urządzenia jednej z polskich hut na walcownię specjalnych profili do budowy okrętów. Gwarancja za ten kredyt winnaby być udzielona na tem urządzeniu technicznem, lub w innej formie, zabezpieczającej pożyczkę państwową. Ponieważ koszta urządzenia technicznego wynosić będą przeszło 3.000.000 zł., huty zniewolone będą przeszło 1.000.000 zł. same zainwestować, zaś 2.000.000 zł. stanowiłaby pożyczka Rządu dla budowy tych urządzeń.

Sprawa urządzeń do profili okrętowych jest ważna i dlatego, że w razie jakichkolwiekbądź zawikłań wojennych ich dostawa, a temsamem również użyteczność statków, mogłaby być w wysokim stopniu zagrożona, z drugiej zaś strony Niemcy mogliby przy ewentualnych umowach gospodarczych zażądać dużych rekompensat gospodarczych wzamian za zobowiązanie do dostaw, nie stojących w żadnym stosunku do wartości ewentl. rekompensat.



Port — Gdynia *Nowe urządzenia przeładunkowe firmy „Robur“*

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE

MASZYNY PAROWE CZY MOTORY.

Na niedawno odbytej konferencji brytyjskiego stowarzyszenia Institution of Civil Engineers obradowano ponownie nad tem ważnem zagadnieniem dla żeglugi. Lord Weir i p. Harold Yarrow przemawiali o zastosowaniu wysokoprężnej pary przegrzanej dla napędu okrętowego. Mówcy dowodzili, że po wprowadzeniu do urządzenia wszelkich ulepszeń w doprowadzeniu i spalaniu opału, wytwarzaniu pary w kotle i jej wykorzystywaniu w maszynie, jak to już ma miejsce w urządzeniach rolnych maszyn, oraz przy zastosowaniu odpowiednich zmian w maszynach okrętowych, można uzyskać urządzenie napedowe, zużywające mniej paliwa niż inne maszyny o jednakowej zdolności wykorzystywania ciepła. Prof. Hawkes nie rokuje najlepszych nadzieji maszynom Diesla zwłaszcza dla ich przyszłości. Zdaniem jego widoczne polepszenie w wykorzystaniu oliwy w motorach nie jest możliwe bez dalszych komplikacyj i podniesienia kosztów budowy. Dla zdolności konkurencyjnej motoru Diesla w żegludze jest właśnie koniecznem kłaść nacisk na prostą konstrukcję i zmniejszenie kosztów budowy. Przyszły rozwój konkurencji między maszynami parowemi i motorami zależy w wysokim stopniu od kosztów budowy i pewności ruchu, jak również od stopnia skomplikowania danego typu urządzenia.

Kwestję parowego napędu okrętów omawiał p. J. B. Stillman w amerykańskiem towarzystwie budowy okrętów. P. Stillman zwrócił uwagę na największą korzyść zastosowania wysokoprężnej pary i wysokiej temperatury w maszynach okrętowych, mianowicie oszczędność znaczną na wadze i przestrzeni; tak naprz. wbudowano na nowym okręcie „California" dwanaście kotłów dla 17.000 P. S. Przy podobnym okręcie „Virginia", znajdującym się jeszcze w budowie, podwyższono ciśnienie i temperaturę pary, tak, że okręt otrzymał dla tej samej sprawności tylko osiem kotłów, nietylko lżejszych lecz i tańszych. Przy badaniu możliwości przebudowy pewnego parowca towarowego o 3300 P. S., posiadającego 3 kotły na 14 atm ciśnienia, firma Babcock Wilcox Compagnie zastosowała ciśnienie pary 28 atm. i 700 stopni temperaturę, tak, że okazały się potrzebne tylko dwa kotły. W uzyskanym w ten sposób miejscu może być wbudowane urządzenie dla spalania miału. Wykorzystanie paliwa w kotłach o wysokiem ciśnieniu i wysokiej temperaturze jest lepsze niż w normalnych kotłach.

BUDOWA POŁOWY OKRĘTÓW.

Przed miesiącem odbyło się w Belfaście spuszczenie połowy okrętu: chodziło mianowicie o nowy przód okrętu dla ciężko uszkodzonego okrętu motorowego Lochmonar, należącego do Royal Mail Line. Nowy przód okrętu jest 180 stóp długi i został skonstruowany według planów w roku 1924 zbudowanego pierwowzoru. Tył okrętu Lochmonar'u, znajduje się już w doku, gdzie nastąpi zeszwajsowanie tychże.

Podobne wypadki, gdy uszkodzone lub osiadłe na mieliznach okręty przecinano na pół i dobudowywano nowy przód już nieraz się zdarzały. Tak n. p. w grudniu 1920 osiadł na mieliźnie powyżej Goeteborgu podczas swej pierwszej podróży powrotnej z Baltimore zbudowany w tymże roku szwedzki statek *„Sydland"*, okręt o pojemności 10.800 ton. Przy robotach ratowniczych wykazało się, że było niemożliwem uratować cały okręt. Zdecydowano się przeto przeciąć okręt przy ściance przedziałowej kotłowni, aby w ten sposób uratować tył okrętu wraz z kotłami i maszyną parową. Robotę tę z dobrym wynikiem wykonano, poczem uszczelnioną towano do Goeteborgu. Kilka dni później znajdujący się jeszcze na mieliźnie przód okrętu spłynął i zatonął. W roku 1922 firma Eriksberg Mek. Verkstad w Goeteborgu otrzymała zlecenie do budowania przodu nowego dla rozbitego okrętu. Przód ten miał 173 stopy długości i został spuszczony na wodę w kwietniu następnego roku. W przeciwieństwie do obecnie w Belfaście zbudowanej połowy okrętu, budowano w Goeteborgu przód okrętu w ten sposób, że kleń okrętu skierowany był do lądu. Musiano przeto dobudować prowizoryczny tył, aby część przednia nie wywróciła się przy spuszczaniu. Najpierw wypróbowano przy pomocy modeli wszelkie trudności jakie powstałyby przez spuszczenie bardzo wysokiej jednocześnie krótkiej części okrętu. Nowy przód i stary tył okrętu sprowadzono potem do doku i bez wielkiej trudności zeszwajsowano, przyczem udało się w zupełności równo złożyć tram okrętu i w kilka tygodni później staro-nowy parowiec był gotów do podróży.

Cokolwiek dawniejszą jest historja parowca Suevic, któóry będąc zbudowany w roku 1901 zaopatrzony został po ciężkiem uszkodzeniu w roku 1907 w nowy i wydobytą z mielizny tylną część okrętu przetranspor-przód o długości 212 stóp. Również i tutaj udało się dokonać pracy ku zupełnemu zadowoleniu.

KRONIKA

DODATKOWY UKŁAD HANDLOWY Z NORWEGJĄ.

Z dniem 20 lipca b. r. wprowadzono prowizorycznie w życie Dodatkowy Protokół z dnia 26 kwietnia b. r. do polsko-norweskiego Traktatu Handlowego i Nawigacyjnego z dn. 22 grudnia 1926 r. Protokół powyższy przewiduje ułatwienie dla eksportu naszych produktów naftowych w postaci 50% zniżki celnej na smary wywożone do Norwegji oraz zafiksowanie bezcłowości dla wwozu do Norwegji polskiej soli, syropu i melasy. Wzamian Polska udzieliła Norwegji zniżkę 66⅔ na śledzie wędzone w hermetycznem zamknięciu, t. zw. „Kippers'y" i 70%-wą zniżkę na „brislingi" i „sildy", czyli t. zw. sardynki norweskie.

Obroty towarowe z Norwegją kształtowały się w ostatnich latach następująco (w tys. zł. ob. par.):

	Przywóz z Norwegji	Wywóz	Obroty
1924	6.681	9.319	16.000
1925	6.152	5.217	11.369
1926	6.177	12.358	18.535
1927	10.664	9.244	19.908
1928 5 m-cy	8.196	9.504	17.700

Widzimy, że z wyjątkiem 1925 r. obroty stale mają tendencję wzrostu. Norwegja miała dotąd najsłabiej ze wszystkich państw skandynawskich rozwinięte stosunki handlowe z Polską. W 1928 r. stwierdzić dopiero można poważne zwiększenie, przynajmniej w eksporcie do Norwegji, który rozkłada się równomiernie na poszczególne miesiące b. r. (od 1.700 tys. do 2.300 tys. zł. miesięcznie) i taką tendencję prawdopodobnie zatrzyma do końca roku. Ogromne zwiększenie w imporcie w pierwszych 5-ciu miesiącach b. r. przypisać należy wprowadzeniu waloryzacji ceł, gdyż z sumy 8.196 tys. zł. przywieziono w okresie styczeń—marzec aż 7.130 tys. złotych. Na dalszy import nowe cła niewątpliwie wywrą dość znaczny wpływ.

Eksport węgla do Norwegji ma stałą tendencję wzrostu. W 1926 r. wywieźliśmy 162.750 ton, w r. 1927 już 229.920 ton, a w pierwszem półroczu 1928 r. nawet 339.943 ton. Przeciętny miesięczny wywóz w 1926 r. wynosił 13.562,5 ton, w r. 1927 — 19.160 ton, a w 1928 r. wzrósł do 28.328,6 ton.

PROPAGANDA EKSPORTU POLSKIEGO DO AMERYI POŁUDNIOWEJ.

Towarzystwo Chargeurs-Réunis, które utworzyło stałą komunikację okrętową między Gdynią i portami połudn. Ameryki, komunikuje, że na statkach swych „Krakus" i „Światowid" oddaje bezpłatnie do dyspozycji polskich sfer gospodarczych szafki reklamowe.

Szafki te znajdujące się w korytarzach statku są następującej wielkości:

długość — 240 cm.
wysokość — 200 „
głębokość — 40 „

Zainteresowanie powyższą sprawą firmy zechcą zgłaszać do Towarzystwa Transportowego „Worms et Cie" — Warszawa, ul. Królewska 10.

HANDEL POLSKI Z FINLANDJĄ.

Dnia 1. sierpnia b. r. p. Konsul Tabor, Szef Wydziału Konsularnego przy Poselstwie R. P. w Helsingforsie wygłosił w lokalu P. I. E. w obecności przedstawicieli sfer gospodarczych referat na temat organizacji propagandy polskiego eksportu do Finlandji.

Najbardziej charakterystyczną cechą polsko-fińskich stosunków handlowych za minione półrocze b. r. jest pomyślny dla obu stron wzrost eksportu, który w porównaniu do tegoż okresu z roku ubiegłego sprowadza się w całokształcie do cyfr następujących:

wartość wywozu z Polski do Finlandji wynosiła wg. fińskiej oficjalnej statystyki w czasie od 1. I. do 31. VI. 1927 Fmk. 19.983.442;

w czasie od 1. I. do 31. VI. 1928 Fmk. 34.994.998.

Odpowiednikami za tenże okres dla eksportu z Finlandji do Polski są cyfry: 2.727.211 Fmk. (rok 1927) oraz 6.498.374 (rok 1928).

Wywóz z Polski do Finlandji zwiększył się odnośnie:

1. Minerałów i wyrobów (głównie węgla) o 10.597.683 Fmk.
2. Artykułów roślinnych oraz ich produktów (zboże) . . . . o 4.188.331 „
3. Olejów i smarów . . . . . o 674.833 „
4. Tkanin . . . . o 907.446 „
5. Paszy i nasion . . . . . . o 566.017 „
6. Chemikalji i towarów drogeryjnych . o 495.577 „

Zmniejszył się z towarów kolonjalnych . o 1.614.880 „

Wśród państw o najbardziej wzmagającym się procentowo w r. 1928 eksporcie do Finlandji, Polska znajduje się na 4 miejscu. Pomimo tego, że eksport ten nie jest jeszcze dostatecznie opracowany i w tej dziedzinie moglibyśmy osiągnąć znacznie lepsze, niż dotychczas, rezultaty.

Wwóz do Polski z Finlandji, wzrósł w dziedzinie:

1. asfaltu, żywicy i wyrobów kauczukowych o 970.400 Fmk.
2. maszyn . . . . o 528.252 „
3. wyrobów papierniczych . . . . o 509.707 „

Zmniejszył się w dziedzinie:

1. Metali i wyrobów metalowych . . . o 285.150 „
2. Skór i wyrob. skórzanych oraz futrzanych o 671.881 „
3. Artykułów spoż. pochodzenia zwierzęcego o 849.900 „

Co do wywozu z Finlandji do Polski, to ubiegłe półrocze upłynęło pod znakiem ogromnego w Polsce wzrostu zainteresowania na towary fińskiego pochodzenia.



Ruch okrętowy w porcie Gdyńskim

HANDEL ŚLEDŹMI.

Śledzie solone są jednym z najpoważniejszych i największych artykułów importowanych do W. M. Gdańska. Sprowadza się je z Anglji, Irlandji, Holandji, Szwecji, Norwegji, niekiedy zaś z Ameryki Półn.

Ponieważ w skład chemiczny śledzi wchodzi białko, tłuszcze oraz inne wartościowe substancje, są więc one ważnym produktem żywnościowym dla ludu, służąc szczególnie w krajach wschodnich, jako tani produkt zastępujący mięso.

Śledzie solone są tanie; łatwo i dobrze się konserwują, dzięki czemu nadają się one do przesyłania do najdalej nawet położonych miejscowości. Są one potrawą bardzo lubianą zimą przez wieśniaków, szczególnie w czasie postu.

Gdańscy importerzy śledzi posiadają wielkie, celowo urządzone chłodnie i magazyny, w których importowany towar jest umiejętnie przechowywany, wskutek czego kupujący ma możność zaopatrzyć się w śledzie wszelkich gatunków, wielkości oraz rodzajów. Kupujący otrzymują po porozumieniu z importerami ulgi płatnicze, które leżą w ramach zdrowej gospodarki kupieckiej.

To wszystko spowodowało, że gdański import i eksport śledzi z roku na rok coraz bardziej się rozwija. Można też mieć nadzieję, że Rosja, która po wojnie kupuje tylko niewielkie ilości śledzi w Gdańsku, zmieni swe postępowanie, tembardziej, że tak zasobny rynek jak gdański daje możność zakupu komisowych towarów często po cenach niższych niż ceny w krajach, z których śledzie pochodzą.

W ciągu roku wahają się rozmiary gdańskiego importu zależnie od stopnia produkcji rozmaitych krajów oraz od cen wytwórców. W ostatnim roku import wynosił około 500.000 beczek, co wskazuje, że Gdańsk należy do portów importujących ten artykuł w największych ilościach.

Dzięki ostatnio zbudowanym trzem wielkiem chłodniom z średnią temperaturą 7—8 stopni poniżej zera o łącznej pojemności około 80.000 półbeczułek, Gdańsk stał się składowiskiem dla cieszących się wielkim popytem śledzi matjesowych w Polsce, tak, że odbiorcy polscy nie są obecnie zmuszeni pokrywać swe zapotrzebowania na śledzie matjesowe w Hamburgu lub Szczecinie, lecz mogą je całkowicie i w ciągu całego roku pokrywać w Gdańsku, co jest pod każdym względem nader korzystne.

DANZIGER KÜHL- UND GEFRIER-ANLAGE „ZENTRUM"

CHŁODNIA SLEDZI W GDAŃSKU

Ostatnio otwarto w Gdańsku olbrzymią chłodnię 5-piętrową firmy D. Rakowski. Chłodnia jest urządzona według ostatnich wymagań techniki. Na przodzie znajduje się wielka sala maszynowa w podwójnem wykonaniu, a mianowicie mieszcząca w sobie 2 kompressory i do wytwarzania własnej energji 2 wielkie motory ropne Diesel'a, niezależne od siebie, tak, że istnieje zupełna gwarancja stałego utrzymania ruchu. Sala maszynowa wyposażona jest nadto w 1 wielki kocioł z rezerwą chłodzącego materjału na dni 4. Dla ochrony wyposażone są maszyny w wielkie kondensatory, a urządzenie całe posiada różne motory elektr. dla popędu chłodni.

Zaraz u wstępu znajduje się wielka sień do przyjmowania nadchodzącego towaru, a obok niej 2 wielkie windy ciężarowe o nośności jednorazowej 24 beczek śledzi. W ten sposób towar dociera do wyższych pięter. Dalej budynek mieści 3 wielkie sale podwójne utrzymujące się w temperaturze 8—9 stopni. W tym celu jest także 2 piętro urządzone jako hala chłodnicza. Rozpada się ona na 2 sale o temperaturze 15—18 stopni. Sale są wysoce ciekawie urządzone. Ściany pokryte są grubemi rurami stalowemi, które wyścielone są wewnątrz grubą warstwą szronu niby podczas największej zimy.

Ściany, powały i podłogi, w całym gmachu są pokryte izolacją korkową, nie dopuszczającą ciepła nawewnątrz ani wypuszczająca zimno nazewnątrz, co jest ciekawem urządzeniem w centrum miasta. Sale zaopatrzone są również w wentylatory elektryczne, które mają na celu stałe zaopatrywanie sal w świeże powietrze. Budynek leży między Hopfengasse a Mottławą, tak, że towar wyniesiony z okrętu czy też wagonów kolejowych można bezpośrednio do chłodni przetransportować.

Wszystkie sale zaopatrzone są w światło elektryczne, tak, że panuje jasność dzienna. Każda hala ma przedsionek, gdzie towar można za dnia oglądać.

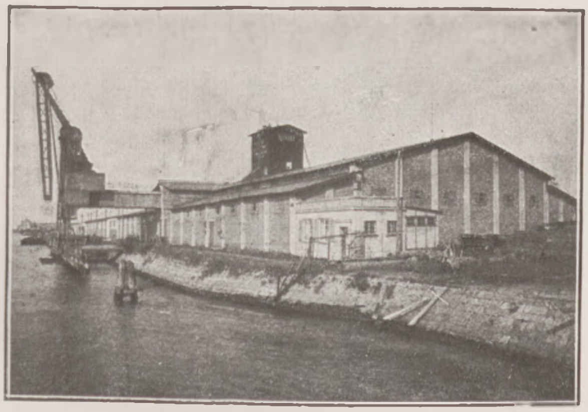
Uroczystego otwarcia chłodni dokonał delegat Komisarza generalnego p. Min. Strassburgera naczelnik Roman Kwiatkowski. Obecni byli przedstawiciele prasy polskiej i gdańskiej, przedsatwiciel gdańskiej Izby Handlowej, Dr. Man, reprezentanci władz sanitarnych, celnych i Senatu, reprezentanci poważnego kupiectwa gdańskiego branży śledziowej, oraz kupiectwa zagranicznego.

Nowa chłodnia świadczy chlubnie o inż. Zygmuncie Rakowskim, w rękach którego spoczywało projektowanie oraz kierownictwo techniczne budowy chłodni.

Urządzenie chłodni wywołało ogólne uznanie obecnych, przyczem na szczególną uwagę zasługuje toast p. Kwiatkowskiego, który wyraził życzenie, by wysiłki p. Rakowskiego, sięgnęły również na wybrzeże polskie celem ufundowania tamże podobnych przedsiębiorstw.

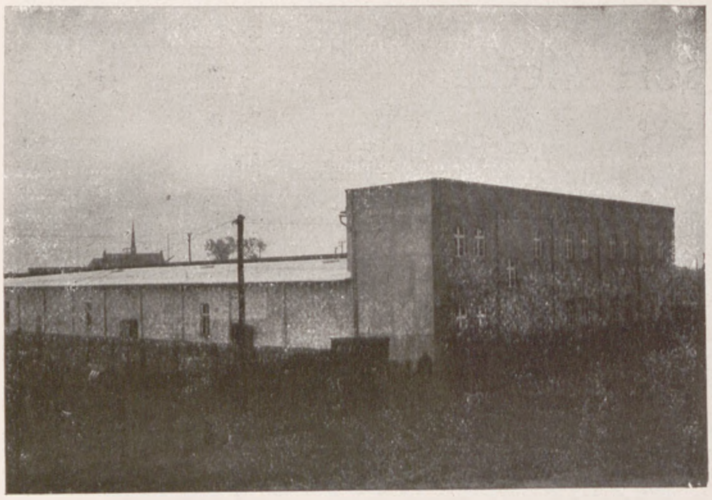


W czasie uroczystości p. Rakowski, otrzymał szereg depesz z Anglji (Curers Association ze Stornovay), oraz szereg życzeń od kupców zagranicznych, sen. Neumana, syndyka dr. Heinemanna i w. i.



WIELKA CHŁODNIA W GDAŃSKU.

W Gdańsku przed miesiącem znana firma G. König wykończyła na terenie Langgarten Wall 4b obszerną chłodnię, według najnowszych wymogów techniki budowlanej i urządzeń wewnętrznych. Chłodnia ta odegra poważną rolę w gdańskim hurtowym handlu śledźmi. Ciekawa ta budowla o długości 86 mtr. odpowiada długości gdańskiego kościoła marjackiego i fasadą swą wychodzi na Langgarter Wall. Na dole mieści się wielka hala maszyn, na piętrze zaś znajdują się biura firm wynajmujących i zarządu chłodni, oraz mieszkanie maszynisty. Hala maszyn obejmuje siłownię wysokiego napięcia, jeden elektromotor o sile 70 PS, kompletną nowocześnie urządzoną instalację kompresorową, jak również skraplacz przeciwprądowy najnowszej konstrukcji. Wodę do chłodni doprowadza się z własnej na 38 mtr. głębokiej studni.



Chłodnia śledzi.



Hala maszyn

Sprawność funkcjonowania urządzenia zapewniają aparaty najnowszej konstrukcji, w razie zatrzymania się pompy i przerwania się słupu wodnego, rozlega się dzwon alarmowy sprzężony z manometrem. Bardzo ciekawem jest również urządzenie termometru dalekoczynnego wskazującego przez proste nastawienie dźwigu i naciśnięcie guzika, temperaturę w każdej z 5 wielkich ubikacji chłodniczych. Tych pięć chłodni każda o powierzchni 300 kw. m. łączy się ze sobą za budynkiem maszynowym w jedną nawę. Przy własnej jezdni prowadzącej od Langgarter Wall do Breitenbachstrasse położona jest przed chłodniami hala na 80 mtr. długości mieszcząca biura dla ruchu towarów przeznaczonych dla chłodni.

Z hali tej prowadzi do chłodni cały szereg wielokrotnie izolowanych drzwi podwójnych, zaopatrzonych w zamki patentowe. Przejście z lata do zimy trwa zaledwie chwilę, lodowy powiew owiewa wchodzącego. Robotnicy zatrudnieni w chłodni zmuszeni są ubierać się bardzo ciepło, noszą sweatry i szale, do chłodni bowiem nie dociera żaden cieplejszy powiew. Grube mury na 63 cm. stanowią samo przez się izolację, niezależnie od tego posiadają 12 cm. izolację z płyt korkowych pokrytych wpuszczanymi balami. Patentowany dach z blachy cynkowej zabezpiecza szczególnie przeciw nagrzewaniu słonecznemu i ciepłu. Prócz tego cały sufit chłodni zaopatrzony jest w izolację torfową grubości 40 cm., która również chroni płytę dachową od gorąca. Ponieważ okna wpływają ujemnie na intensywność zimna, wszystkie pomieszczenia w chłodniach budowane są bez okien. To wymaga oczywista odpowiedniej instalacji świetlnej, cały kompleks posiada około 90 punktów świetlnych z przeciętnie 100 świecowemi lampami. Urządzenie połączone jest ze znajdującemi się na zewnątrz lampami kontrolnemi, własne transformatory przerabiają prąd słaby. Tak przedstawia się ta monumentalna budowla o 2400 m^2 powierzchni, w tem 1500 m^2 chłodni o wielkiem znaczeniu dla handlu i gospodarki Gdańska. Nowa chłodnia Gdańska świadczy jednocześnie chlubnie o sprawności gdańskiej firmy budowlanej G. König w rękach której spoczywało projektowanie, całe wykonanie i kierownictwo budowy i która to monumentalne dzieło wykonała w godnym podziwu krótkim czasie, bo od stycznia do 15 maja b. r. Właścicielami całego urządzenia, mogącego jednocześnie pomieścić 30.000 beczek śledzi, są panowie G. König i H. Grabowski.

PORT GDYNIA — THE PORT OF GDYNIA

RUCH PORTOWY W LIPCU
MOVEMENT OF WESSELS IN THE PORT OF JULY

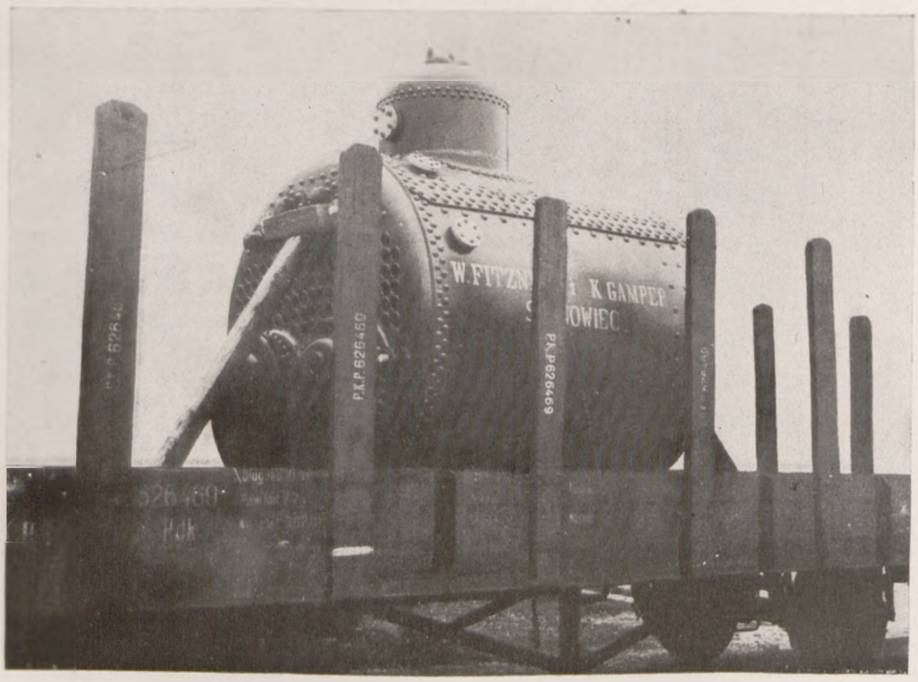
	Ilość okręt. Number of wessels	Pojemność w m³ Total capacity in m³		Obrót tdwarowy w tonach Freigt turnower in tons
		brutto	netto	
Weszło — Entered	123	491,532	292,529	33,888,6
Wyszło — Left	118	478,774	286,123	169,311
Suma — Total	241	970,305	578,652	1) patrz wyszcz. ładunku 2) patrz zestaw. wywozu

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W LIPCU
SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED, JULY

Narodowość Nationality	Ilość statków Number of Wessels	Pojemność w m³ Total capacity in m³	
		brutto	netto
Szwedzka — Swedish . .	39	64,663	22,837
Niemiecka — German . .	26	52,505	18,543
Duńska — Danish . .	11	45,918	16,217
Francuska — French . .	4	34,607	12,222
Łotewska — Lotvian . .	14	30,676	10,834
Angielska — English . .	5	17,446	9,534
Polska — Polish	13	26,995	6,168
Norweska — Norwegian .	9	19,577	6,914
Estońska — Esthonian . .	—		—
Holenderska — Dutch .	—	—	—
Gdańska — Danzig . . .	2	142	50

RUCH PASAŻERSKI W LIPCU
PASSENGER TRAFFIC IN JULY

Weszło — Entered	Wyszło — Left
1277	1588



Kocioł parowy typu morskiego dla holownika „Sokół" wykonany w r. 1927 przez firmę „W. Fitzner" i „K. Gamper" w Sosnowcu.

ZESTAWIENIE DOTYCZĄCE WYWOZU WĘGLA WEDŁUG ZGŁOSZONYCH KRAJÓW PRZEZNACZENIA.

STATEMENT CONCERNING THE COAL EXPORT ACCORDING TO THE ANNOUNCED COUNTRIES OF DESTINATION.

Kraj przeznaczenia *Country of Destination*	Ilość ogólna *Total quantity*	Udział w % *Participant in %*
Belgja — Belgium . .	2,410	1,5
Danja — Denmark .	33,616,5	21,2
Finlandja — Finland .	17,650	11,1
Łotwa — Lotvian . .	13,418,5	5,8
Norwegja — Norway .	26,695	16,9
Szwecja — Sweden .	61,740	39,0
Litwa - Lithuania . .	350	0,2
Rosja - Russia . .	2,502,5	1,6
Ogółem: *Total:*	158,382,5	100%

kwoty bez węgla paliwnego
Quantities without fire-coal

RUCH STATKÓW I OBRÓT PRZEWOZOWY W PORCIE GDYNIA ZA LIPIEC 1928 R.

MOVEMENT OF VESSELS AND TURNOVER AT THE PORT OF GDYNIA DURING THE MONTH OF JULY 1928

№	Rodzaj i nazwa statku *Kind and name of vessel*	Flaga *Flag*	Pojemność w mtr.³ *Total capacite in m.³* brutto *gross total*	netto *net*	Właściciel *Owner*	Skąd przybył *Arrived from*	Przywóz *Import* osób *persons*	ton *tons*	Makler *Broker*	Wywóz *Export* osób *persons*	ton *tons*	ton węgla *tons of coal* ładunku *cargo coal*	bunk. *bankeringe*	Postój od do *Stopped from to*	Odszedł do *Left for*
293	s/s. „Gdańsk“	polsk. *polish*	1547	662	Żegluga Polska	Kopenhaga	—	—	Żegl. Pol.	84	—	—	—	6.5.- 4.6.	Kopenhagi—Visby i Stokholmu
307	„ „Shakspear“	angel. *engl.*	14234	8926	Glover-Brother	Rangvon	—	—	Pam	—	—	—	290	10. - 2.	Cordiff
354	„ „Pologne“	franc. *french*	8806	5210	Cie Gen. Trans-atl.	Havru i Kłajpedy	—	—	C. G. T	339	2	—	—	24. - 2.	Havru
355	„ „Kurbads“	łotew. *lotv*	5901	3715	A. Kalnin	Królewca	—	—	Hartwig	—	—	2890	110	24. - 4.	Rygi
367	„ „Wilno“	polsk. *polish*	5718	3178	Żegl. Pol.	Gandawy	—	—	Żegl. Pol.	—	-	2700	180	28. - 7.	Roneu
372	„ „Borghilde“	eston. *esth*	2583	1221	E. Kriisk	Kopenhaga	—	—	Polskar.	-	—	1120	30	29 - 1.	Gedser
373	„ „Borghild“	niem. *germ.*	2612	1521	Retzlaf	Rotterdam	—	—	Behn. Sieg	-	-	—	—	29. - 2.	Gdańsk
376	„ „Fyrileif“	szwed *swed.*	2615	1400	Smith	Rico	—	—	Pam.	—	—	—	—	30. - 3.	Gundsvall
377	„ „Ketie“	łotew. *lotv.*	6638	4072	Russian Balt Sh. C.	Gdansk	—	-	Ferd Prove	—	—	3105	270	30. - 3	Kotka
378	„ „Ostrevent“	franc *french*	4916	2592	Societe Anonyme d. H. Forne	Malmö	—	-	Polskar.	-	-	2030	85	30. - 2.	Gotheborg
379	„ „Franz-Rudolf“	niem *germ.*	4019	2406	J. Nimtz	Assens	—	—	Reinhold	—	—	2230	100	31. - 3.	Helsingfors
380	„ „Zita“	szwed *swed*	295	215	Karlsson	Humebestrand	—	-	Pam.	—		170	—	31. - 6.	Holmestrand
381	„ „Elsie“	„	3977	2339	Persson	Gotheborg	—	-	Polskar.	—	—	2505	65	31. - 3.	Oslo
382	„ „Belgien“	duńs *danish*	5600	3320	A. G. Dańsk-Engel D/S.	Kopenhaga	—	—	Pam.	—	—	3191	40	31 - 2.	Kopenhaga
383	„ „Amrum“	niem *germ*	2515	1581	Amst Koss	Gdańsk	—	—	Hartwig	—	—	1100	—	2.6.- 4 6.	Esbjorg
384	„ „Stina“	szwed *swed.*	4516	2782	Red. A. B. Bergahl	Karlskrona	—	—	Pam.	—	—	2155	150	2 - 4.	Karlskrona
385	„ „Robur II“	polsk *polish*	3880	2557	Polskar.	„	—	—	Polskar.	-	—	1935	75	2. - 4.	Halmstad
386	„ „Ara“	norw. *norv.*	2733	1576	Det. Berg. Comp.	Gotheborg	—	--	Pol. Ll	—	800	-	—	2. - 9.	Gotheborg
387	„ „Dora-Arens“	niem *germ.*	2429	1497	E. Arens	Gdańsk	—	-	Reinh.	—	—	1141	170	2. - 5.	Björkö
388	„ „Kjell“	szwed *swed*	3357	1945	Red. Kjell	Helsingborg	—	-	Polskar.	—	—	1975	40	3. - 6.	Gefle
389	„ „Othilie“	niem. *germ*	1318	809	Joh. Ick	Hamburg	—	500	Hartwig	—	—	—	30	3. - 5.	Hamburg
390	„ „Echo“	gdańsk. *danz.*	2621	1573	Danziger Reder.	Aarhus	—	—	„	—	—	1126,5	80	3 - 6.	Oslo
391	„ „Harald“	niem. *germ*	1791	1040	R. Nilsson	Gdańsk	-	—	Speed	-	—	850	50	4. - 5.	Stege
392	„ „Akenside“	angiel *engl.*	5361	3222	Connel Grace	Gandawa	-	2500	Pam.	—		2782	170	4. -16.	Gandawa
393	„ „Robur I“	polsk. *polish*	2758	1633	Polskarob	Landskrone	—	—	Polskar.	—	-	1267,5	30	4. - 6.	Oxölesund
394	„ „Ditrich-Bohnekamp“	niem *germ.*	2769	1644	August Bohlfen	Gdańsk	-	—	Hartwig	—	-	1260	—	4 - 5.	Wyborg
395	„ „Kaupo“	łotew. *lotv*	6903	4124	Christ. Jansen	Malmo	-	-	Pam.	—	—	3706,5	—	5. - 8.	Stokholm
396	hol. „Holger“	szwed *swed.*	266	41	Fernström	Karlskrona	—	—	Hartwig	-	-	—	-	5. - 6	Gdańsk
397	licht. „Halsta III“	„	1407	1338	„	„	—	200	„		—	—	—	5. - 6.	„
398	s/s. „Nordancy“	niem *germ*	2503	1550	E. Russ	Hamburg	—	175	„	-	—	—	—	5. - 6.	„
399	„ „Toruń“	polsk. *polish*	5718	3178	Żegl. Polska	Gandawa	—	2700	Żegl. Pol	—	—	—	—	5. -13	„
400	„ „Rosendal“	szwed *swed.*	3927	2171	O. Norin	Gdańsk	--	—	Pam.	—	—	2050	180	5 - 7.	Stokholm
401	„ „Willi. Colding“	duńs. *danish*	4274	2626	Nielsen u. Sohn	Svendborg	—	—	Reinhold	—	—	2415	190	6. - 9.	Horseln
402	„ „Baune“	norw. *norv*	3360	1933	V. Skokland	Hangesund	-	—	Hartwig	—	380	—	814	6. -26.	Durazzo

№	Rodzaj i nazwa statku *Kind and name of vessel*	Flaga *Flag*	Pojemność w mtr. 3 *Total capacity in m. 3* brutto *gross total*	netto *net*	Właściciel *Owner*	Skąd przybył *Arrived from*	Przywóz *Import* osób *persons*	ton *tons*	Makler *Broker*	Wywóz *Export* osób *persons*	ton *tons*	ton węgla *tons of coal* ładunku *cargo coal*	bunk. *bunkeringe*	Postój od do *Stopped from to*	Odszedł do *Left for*
403	„ „Gdynia“	polsk. *polish*	1547	362	Żegl. Polska	Rönne	15	—	Żegl. Pol.	48	—	—	45	6.6.- 8.6.	Visby i Stokh.
404	„ „Göta“	szwed *swed*	3159	1906	E. Berggren	Götheborg	—	–	Polskar.	—	—	1702,5	–	6. - 8.	Oskarshamn
405	„ „Mary Ferdin.“	niem *germ*	3658	2071	Hugo Ferdynand	Holtenau		—	Hartw.	—	—	1811,5	115	7 -10.	Helsingfors
406	„ „Pengreep“	angiel *engl*	13602	8509	Schellow Steam Nawig. Comp.	Rangoon	—	7500	Pam	—	—	—	460	7. -26	Uh : ango
407	„ „Valkyrian“	szwed. *swed.*	3441	2000	Enhorning	Helsingborg	—	—	Polskarob.	—	—	1405	125	7. - 9.	Sundsvall
408	m/ż. „Foraldres-Minde“	„	230	174	Nilsson	Gdańsk	—	–	Speed	–	—	135	—	7. -11.	Kopenhaga
409	s/s. „Bartava“	łotew. *lotv*	2174	1304	Banga	Stolpmünde	—		Hartwig	—	–	1015	35	7. - 9.	Libawa
410	„ „Ymer“	szwed. *swed*	2839	1703	Karlston	Lanskröna	—	—	Pam	—	—	1200	170	8. - 9.	Södertälje
411	„ „Bengt“	„	1317	816	Red. A. B. Majorna	Götheborg	—	—	Polskar	—	—	637	40	8. -10.	Herre
412	„ „Virginie“	franc. *french*	15085	9799	Com. Gen. Trans.	Le Havre	11	3	C. G. T.	462	—	—	—	9. - 9.	Le Havre
413	„ „Jacobus“	angiel. *engl.*	3542	2139	G lson Stemsch. Co.	Sölvesborg	—	—	Pam	—	—	1775	75	9. -10.	Drammen
414	„ „Auseklis“	łotew. *lotv.*	3705	2039	Schip Co. „Austra“	Antwerpja	—	1500	Hartwig	—	250	—	250	9. -14.	Raumo
415	„ „Ragnar“	niem *germ*	2354	1229	R. Nilsson	Warnemünde	—	—	Speed	—	—	1080	120	9. -12.	Trangsund
416	„ „Mars“	łotew *lotv*	1477	788	„Mars“	Selwesborg	—	—	Polskar	—	—	551	25	9. -10.	Trelleborg
417	„ „Jaderen“	norw *norv*	2563	1396	Dampskibsselskabet	Szczecina	—	-	Hartwig	—	—	1002,5	150	9 -11.	Stavanger
418	„ „Hollstein“	niem. *germ*	2453	1355	Schröder	Gdańsk	—	–	„	—	—	1130	120	9. -11.	Hangoe
419	„ „Alsen“	„	2728	1524	Bomhofen	Hartingen	—	—	Speed	—	–	1457,5	120	10 -12.	Waza
420	„ „Mary“	duńsk *danish*	5162	3182	D. S. Danja	Esbjerg	—	—	Reinh.	–	—	2950	150	10. -12.	Kopenhaga
421	s/s. „Katowice“	polsk *polish*	5651	2137	Żegl. Pol.	Göteborg	—	–	Żegl. Pol.	—	—	2735	70	11. -14	Göteborg
422	„ „Bothal“	duns. *danish*	5969	3461	Det. Danske Kulkom.	Kopenhaga	—	–	Reinh	–		3077,5	60	11 -13.	Kopenhaga
423	„ „Robur II“	polsk. *polish*	3880	2557	Polskarob	Limhamn	—	—	Polskarob	—	—	1947,5	73	11. -16.	Landskrona
424	„ „Koknes“	łotew, *lotv.*	4845	2956	A. Kalmin	Helsingfors	—	—	Hartwig	—	-	2696	110	12. -16.	Mantyluoto
425	„ „Gdańsk“	polsk *polish*	1547	548	Żegl. Pol.	Stokholm	84	-	Żegl Pol.	—	—	—	—	12. -—	–
426	„ „Agir“	szwed *swed*	3593	2132	E. Berggren	Kalmar	-	—	Polskarob	—	-	1500	—	12. -15.	Landskrona
427	„ „Elsie“	„	3963	2377	Person	Londyn	1	–	Pam	—	—	1930	200	13. -15.	Stokholm
428	„ „Flosshilde“	niem *germ*	2700	1593	E. Retzlaff	Roterdam		1150	Hartwig	—	—	—	–	13. -15.	Szczecin
429	„ „Fingal“	szwed *swed*	1325	798	M. Bresky	Croningen	—	–	Polskarob	—	—	565	52	13. -15.	Karlstad
430	„ „Vendia“	dunsk. *danish*	3 54	1775	De Forende Kulimportörer	Rönne	—	—	„	–	—	1370	55	13 -17.	Svendborg
431	„ „Gdynia“	polsk. *polish*	1658	796	Żegl. Pol.	Stockholm	45	—	Żegl. Pols.	22	—	–	45	14. -16.	Tallina, Helsingforsu, Hango i Rygi
432	„ „Allegro“	szwed *swed.*	5526	3253	H. Pohlmann	Londym	—	—	Reinhold	—	—	2450	250	14. -17.	Storargen
433	„ „Niels Ebbesen“	duńsk. *danish*	2474	1082	D. A. Forende Dampskibsselskab.	Kopenhaga	24	—	„	23	—	—	—	14. -15.	Gdańsk
434	„ „Kraków“	polsk *polish*	5717	3177	Żegl. Pol.	Gdańsk	13	-	Żegl. Pol.	–	—	2795	120	14. -16.	Stockholm
435	„ „Wilhelmina“	szwed. *swed.*	3385	1975	Stero Aktiesbol.	Antwerpja	—	1105	Hartwig	—	—	—	—	14. -18.	Gdańsk
436	„ „Botilla Russ“	niem. *germ*	2821	1651	Ernst Russ	Hamburg	–	175	Adolf Voigt	–	—	—	—	15. -16.	„
437	„ „Hellenic“	szwed *swed.*	12463	7704	Rederieaktiebo Transatlantic	Rangoon	—	7000	Pam	—	—	—	—	15. -	—
438	„ „Belgien“	duńsk. *danish*	6017	4573	A. Christensen	Kopenhaga	–	—	Polskarob	—	—	3167,5	85	15. -19	Oslo
439	„ „Brünhilde“	niem. *germ.*	4123	2443	Em. Tetzlaff	Gdańsk	—	850	Hartwig	–	–	—	–	16. -19.	Gdańsk
440	„ „Stör“	„	1883	986	Bugsier Red.	Hamburg	—	40	„	—	—	—	–	16 -18.	„

№	Rodzaj i nazwa statka *Kind and name of vessel*	Flaga *Flag*	Pojemność w mtr.³ *Total capacity in m.³* brutto *gross total*	netto *net*	Właściciel *Owner*	Skąd przzbył *Arrived from*	Przywóz *Import* osób *persons*	ton *tons*	Makler *Broker*	Wywóz *Export* osób *persons*	ton *tons*	ton węgla *tons of coal* ładunku *cargo coal*	bunk. *bunkeringe*	Postój od do *Stopped from to*	Odszedł do *Left for*
441	„ „Ran"	szwed. *swed*	4451	2633	Red. A. B. Skadervik	Pas de Callais	—	—	Polskarob	—	—	2150	230	16 6 - 19 6	Norrköping
442	„ „Lise"	duńsk *danish*	3530	2031	Nauta A. G.	Kopenhaga	—	-	„	—	—	1803	50	16. -18	Varberg
443	„ „Bartava"	łotew. *lotv.*	2175	1304	Georg Günwald	Libawa	—	-	Pol. Lloyd	—	—	1050	70	16. -18	Libawa
444	„ „Pologne"	franc. *french*	8800	5210	Co Gle. Trans.	Havru i Rygi	31	15	Co Gle Trans	100	21	—	—	17. -17	Havru
445	„ „Gerda Ferdinand"	niem. *germ*	4313	2572	Hugo Ferdinand	Gdańsk	—	—	Speed	—	—	1400	140	17. -19.	Uleaborg Top ila
446	„ „Heiz Ferdinand"	„	2701	1524	Hugo Ferdinand	Amsterdam	—	—	Pol. Lloyd	-	—	1302,5	150	17. -19	Wasa
447	„ „Tczew"	pols. *polish*	2152	973	Żegl. Pol.	Antwerpja	2	900	Żegl. Pols	—	—	852,5	85	18 -23	Masuldsund
448	„ „Poznań"	„	5715	3176	Żegl. Pol.	Gandawa	—	700	„	—	—	—	—	18. -24.	Gdańsk
449	„ „Ferdiborg"	szwed. *swed*	1589	686	O. Emanuelson	Helsingborg	—	—	Polskarob.	—	—	735,5	30	18 -19.	Svelvik
450	„ „Elfriede Charbo tte Becker"	niem *germ*	2135	1069	John Thodes	Gandawa			Pam	—	—	—	—	18. -20	Gdańsk
451	„ „Marmor"	estoń- *esth*	3040	1594	J. Margus	Gdańsk	—	950	Hartwig	—	—	1257,5	80	18. -21.	Ryga
452	m/ż. „Wirumaa"	„	1607	1052	Reval Schipp Comp.	Kotka	—	—	„	—	—	—	—	18. -21	Gdańsk
453	s/s. „Reval"	niem *germ*	3122	1629	Lübeck-Linie	Lubeka	—	381	Polskarob	—	—	1440,5	107,5	18. -20.	Sundsvale
454	„ „Tyra Bratt"	szwed. *swed*	3682	2094	P. Bratt	Plymouth	—	—	„	—	—	1928,5	200	19 -21.	Götheborg
455	„ „Svenske"	„	1420	742	Arenberg	Götheborg	—	—	Pol. Lloyd	—	500	—	500	19. -20.	„
456	„ „Liduns"	łotew *lotv*	6425	4754	James Siring	Rotterdam	—	—	Speed	—	—	3300	165	19. -24	Ryga
457	„ „Kurland"	niem. *germ.*	3882	2182	Robert Bornhof.	Westzaan	—	—	Polskarob	—	-	1920	160	19. -21	Skatskär
458	„ „Emily"	szwed. *swed*	4431	2627	Ausmith	Londyn	—	—	Pam.		—	2132,5	272,5	19 -22	Stokholm
459	„ „Jerufjeld"	norw *norv*	3873	2195	Harald Grieg Martens	Aarhus	—	—	Pam.	—	—	1802,5	340	20. -22.	Bergen
460	„ „Jadwiga"	pols *polish*	765	302	Żegl. Polska	Jarrow of Tyne	—	—	Żegl. Po's	-	—	—	—	20 -	Statek żegl. przybrzeżnej
461	s/s. „Margeaux"	franc *french*	4140	1900	Worms	Antwerpja	—	400	Pol Lloyd	—	—	—	—	21 -22	Gdańsk
462	„ „Ostrevent"	„	4916	2592	Union Maritin.	Götheborg	—	—	Polskarob	—	—	2100	100	21. -25.	Götheborg
463	„ „Reva"	szwed. *swed.*	3320	2024	A. B. Rewa	Vesteras	1	—	„	—	—	1600	60	21. -25	Vesteras
464	„ „Mordia"	„	3724	2095	A. B. Hogener	„	—	—	„	—	—	1910	30	21. -24	Utham
465	„ „Kul"	norw. *norv.*	3815	2254	Th. Halvorsen	Szczecin	—	—	Pam	—	—	1800	135	22 -23.	Drammen
466	„ „Virginie"	franc. *french*	15085	9799	Cie Gle Trans.	Havre	56	2	Cie Gle. Trans	565	—	—	—	22 -22	Havre
467	„ „Windau"	łotew. *lotv.*	4459	2682	Max Reinske	Antwerpja	—	1791	Pam	—	—	—	190	22. -27	Libawa
468	„ „Renate"	niem *germ.*	2533	1439	Joh. Thode	„	—	1200	Hartwig	—	—	—	20	23. -28.	Gdańsk
469	„ „Anglos"	anglel *engl.*	3881	2215	Linsty f. Co.	Londyn	—	—	Reinhold	—	—	1967,5	150	23. -25.	Rokelli
470	„ „Merkur"	szwed *swed*	4051	2264	Red. Mercur	Halmstad	—	—	Pam.	—	—	1775	70	23. -25	Uddevalle
471	„ „Alf"	duńsk *danish*	6157	3890	Dansk Engelson Damskibsselskab	Zaandau	—	—	Polskarob.	—	—	3442,5	—	24. -28.	Oslo
472	„ „Gol"	norw. *norv*	2787	1595	Aug. Kjesland	Lubeka	—	—	„	—	—	1505,5	220	24. - 6	Stavanger
473	„ „Wilno"	pols *polish*	5717	3177	Żegl. Pols.	Gandawa	—	2800	Żegl Pols	—	—	—	—	24. -30.	Gdańsk
474	„ „Ragnar"	szwed *swed*	2802	1216	Hillerström	Ystad	—	—	Pam	—	—	1460	25	25. -27.	Trelleborg
475	„ „Tyr"	„	3814	1971	Red. A. B. Disa	Köpenhaum	—	—	Polskarob	—	—	1895	195	25 -27.	Klagshamm
476	„ „Tella"	norw. *norv*	7014	4178	Tello J. Sindwig	Gdańsk	—	—	„	—	—	3104,5	450	25. -29.	Kirkeuas
477	„ „Katowice"	pols *polish*	5650	3137	Żegl. Polska	Götheborg	—	—	Żegl Pols.	—	—	2800	131	25. -29.	Getle

№	Rodzaj i nazwa statku *Kind and name of vessel*	Flaga *Flag*	Pojemność w mtr. 3 *Total capacite in m. 3* brutto *gross total*	netto *net*	Właściciel *Owner*	Skąd przybył *Arrived from*	Przywóz *Impo:t* osób *persons*	ton *tons*	Makler *Broker*	Wywóz *Export* osób *persons*	ton *tons*	ton węgla *tons of coal* ładunku *corego coal*	bunk. *bankeringe*	Postój od do *Stopped from to*	Odszedł do *Left for*
478	„ „Signfred“	szwed *swed.*	1886	925	Fr. Olson	Westervik	—	—	Speed	—	—	727,5	75	25.6 - 27.6.	Nyborg
479	„ „Wanda“	pols. *polish*	765	302	Żegl. Polska	Jarrov of Tyne	—	—	Żegl Pols	—	—	—	—	26 -	Statek żegl. przybrzeżn
480	„ „Gdynia“	„	1658	797	„ „	Ryga	22	-	„	67	—	—	39	26. -27	Rönne
481	„ „Agir“	szwed *swed*	3593	2132	L. Jeanson	Landskrona	—	-	Polskarob	—	—	1505	40	26. -29.	Karlshamn
482	„ „Hinrich“	niem *germ.*	1480	873	Sartorif Berger	Hamburg	2	613	Hartwig	—	—	—	50	27. -	—
483	„ „Abava“	łotew *lotv*	4028	2446	Parvalde	Hull	—	—	Pol Lloyd	—	—	2060	180	27. -30.	Ryga
484	„ „Kapana“	norw. *norv*	6045	3696	Halda V rik	Sandefrord	—	—	Polskarob.		-	-	—	27 -	—
485	„ „Reinhold“	gdańsk. *danz*	3363	2000	Reinhold	Wismar	—	-	Reinhold	—	—	1460	150	28 -29.	Kotka
486	„ „Cyril“	duńsk. *danish*	3990	3586	A. S. Dania	Odense	5	—	„	5	—	3305	70	29. - 1.7.	Kopenhaga
487	„ „Everene“	łotew. *lotv*	5895	3011	Fries Grands	Calais	-	-	Polskarob	—	—	—	—	29. -	—
488	„ „Seaton“	angiel. *engl*	4330	2543	Harrisson	Szczecin	—	—	„	—	—	—	—	29 -	—
489	„ „Polly“	duńsk. *danish*	2258	1310	Marins-Niehen	Gdańsk	—	—	Hartwig	—		1147,5	15	29. - 1.7.	Mariahamn
490	„ „Pologne“	franc. *french*	8 06	5210	Cie Gle Trans.	Havru i Kłajpedy	33	3	Cie Gle. Trans	240	—	—	—	30. -30 6.	Havru
491	„ „Liva“	łotew *lotv*	1126	765	Karklin	Trelleborg	—	—	Polskarob.	—	—	—	—	30. -	—
492	„ „Ophir“	norw. *norv.*	2846	1758	Rasmus	Kopenhaga	—	—	„	—	—	—	-	30. -	—

WYSZCZEGÓLNIENIE ŁADUNKÓW.

SPECIFICATION OF LOADS.

Przywieziono — Imported: Wywieziono — Exported:

Skąd From.	Ton Ton	Nazwa towaru Species of goods	Ton Ton	Dokąd To
	—	węgiel eksport	158.382,5	
	—	węgiel paliwny	10.106,5	
Nev York le Havre	55,6	drobnica		
Gandawa, Rotterdam —				
Vilvorde —	29081	tomasyna		
le Havre —	2	wino		
	—	wódka	1	le Havre
	—	otręb ryżowych	281	Rendsborg
Kralshamn Lysekil —	1189	kamień brukowy		
Hamburg —	625	ryż	300	Warszawa
	—	drzewo (dębina)	240	Göteborg
le Havre —	110	bawełna		
Lulea	2826	ruda żelazna		
	33888,6	Ogółem — Total	169.311	

Obrót ogólny / Total amount 203.199,6 ton



Polskie Zakłady „Siemens“ Sp. Akc.

Oddział prądów słabych
WARSZAWA
FOKSAL 18
telefon 30-31, 91-27 i 29-16
Kraków - Lwów - Sosnowiec

Radjostacje okrętowe, radjogonjometry, telegrafy morskie, telefony pokładowe i kajutowe, syreny, dzwony elektryczne, ostrzegacze pożarowe, kontrola gospodarki cieplnej w paleniskach kotłowych, zegary elektryczne, sygnalizacja alarmowa, rentgenowska analiza materj.

Egzystuje od 1840 roku

J.A.KRAUSSE · J.A.KRAUSSE · WARSZAWA · WARSZAWA · MARKA FABRYCZNA.

Egzystuje od 1840 roku

PIERWSZA W KRAJU FABRYKA

lakierów olejnych, spirytusowych, farb olejnych, laków butelkowych i listowych, zaprawy do podłóg, artykułów do skór „Kraussolu“, farbki do bielizny „Indygo-Karmin“, artykułów do czyszczenia metali i innych produktów chemicznych.

J. A. KRAUSSE

Warszawa, ulica Bonifraterska Nr. 9
Telefon 18-48 i 86-76 — Adres telegraficzny: „Jakrause, Warszawa“
Sklep fabryczny: ul. Miodowa 7 — telefon 35-73

Centrala Spółdzielczych Stowarzyszeń Rolniczo-Handlowych w Warszawie

Spółdzielnia z odpowiedzialnością ograniczoną

Warszawa, ul. Warecka 11a

Centrala Handlowa Organizacji i Spółdzielni Rolniczo-Handlowych

Import — Adres dla depesz: „Storol“, Warszawa. Telefon międzymiastowy Nr. 273-46 — **Eksport**

Dostarcza i skupuje wszelkiego rodzaju ziemiopłody, pasze treściwe i nasiona. Posiada jedyną w Polsce elektryczną czyszczalnię nasion w Sochaczewie z własnymi składami i bocznicą kolejową. Pozatem dostarcza nawozy sztuczne, wyroby żelazne i galanterję, maszyny i narzędzia rolnicze, materjały opałowe i budowlane.

Danziger Schiffahrtsgesellschaft m. b. H.

Transporty wodne wszelkiego rodzaju i roboty holownicze
Przewóz osób. Przejażdżki spacerowe i wycieczki związkowe
Dostarczanie łodzi dla transportów i magazynowanie

Danziger Ölwerke

G. m. b. H.

◆

Gdańsk - Neufahrwasser

Wilhelmstrasse 21

◆

Adres telegr.: Ölwerke

Telefon 35087 i 35088

Bruno Stillert

Hurtowy skład węgla **Wholesale of coal**

Danzig Telefon 21284

Königsberg

Stettin

Import

Eksport

Węgiel Bunkrowy — Bunker coal

Danzig

Tel.: 21284

Stettin

Königsberg

Import — Export

Adres telegı.: Stillertkohle / Telegrams: Stillertkohle

Gdański Eksport Drzewny

J. Goldberger

Gdańsk

Reitbahn Nr. 2

Telefon Centrali 262 41

PORT GDAŃSK — THE PORT OF DANZIG

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W LIPCU

SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED IN JULY

NARODOWOŚĆ *NATIONALITY*	1925		1926		1927		1928	
	okrętów *steamers*	pojemność *total capacity*	okrętów *steamers*	pojemność *total capacity*	okrętów *steamers*	pojemność *total capacity*	okrętów *steamers*	pojemność *total capacity*
Amerykańska — *American*	3	8 976	—	—	1	3 095	1	4 171
Belgijska — *Belgian*	—	—	1	—	4	2 360	—	—
Chilijska — Chilian	—	19 61	—	—	—	—	3	499
Gdańska — *Danzig*	148	17 893	93	13 643	170	20 693	10	3 183
Duńska — *Danish*	33	50 223	112	76 328	88	6. 6 9	75	52 469
Niemiecka — *German*	144	27 104	194	74 286	157	67 664	171	84 697
Angielska — *English*	25	257	25	29 947	36	35 358	27	38 325
Estońska — *Esthonian*	3	1 829	6	2 071	3	793	5	3 395
Finlandzka — *Finnish*	6	3 054	8	2 749	10	10 049	8	9 363
Francuska — *French*	3	3055	10	11 021	8	10 658	11	12 169
Grecka — *Greek*	—	—	1	1 981	3	6 337	3	6 676
Holenderska — *Dutch*	3	567	6	1 515	7	3 641	11	3 995
Włoska — *Italian*	1	2 773	1	2 436	1	2 713	2	4 805
Jugosłowiańska — *Jugoslavian*	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotewska — *Lotvian*	2	227	9	6 507	9	6 239	23	21 614
Litewska — *Lithuanian*	1	437	2	874	—	—	4	784
Norweska — *Norvegian*	15	9 907	31	25 790	35	19 735	20	14 123
Austrjacka — *Austrian*	—	—	—	—	2	48	—	—
Panama	—	—	—	—	—	—	1	2 311
Polska — *Polish*	6	3 236	7	4 831	48	14 439	19	14 591
Portugalska — *Portuguese*	—	—	—	—	1	1 996	—	—
Rosyjska — *Russian*	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpańska —	—	—	—	—	1	1 896	1	2 360
Szwedzka — *Swedish*	37	11 468	143	74 294	123	67 648	104	49 043
Turecka — *Turkish*	—	—	—	—	—	—	1	3
Czechosłowacka — *Czechoslovakian*	—	—	—	—	—	—	2	499
	430	157 566	649	328 273	707	337 031	502	329 084

WESZŁY W LIPCU.

ENTERED IN JULY

	Parowce *Steamers*		Żaglowce *Sailing vessels*		Holowniki *Tugs*	
	ilość *number*	pojemn. *capacity*	ilość *number*	pojemn. *capacity*	ilość *number*	pojemn. *capacity*
Z ładunkiem *Cargo*	218	130 421	2	239	3	734
Z bolastem lub próżne *With balast and empty*	244	174 153	1	154	19	9 118
Awarja i po bunker	15	14 265	—	—	—	—
Razem: *Total:*	477	318 839	3	393	22	9 852

Czerwiec-*June* 1928: 564 okręt. vessels = 391 302 Ntrgt.
Lipiec-*July* 1928: 502 okręt. vessels = 329 084 Ntrgt.

WYSZŁY W LIPCU.

LEFT IN JULY

	Parowce *Steamers*		Żaglowce *Sailing vessels*		Holowniki *Tugs*	
	ilość *number*	pojemn. *capacity*	ilość *number*	pojemn. *capacity*	ilość *number*	pojemn. *capacity*
Z ładunkiem *Cargo*	423	293 732	4	705	15	8 239
Z balastem lub próżne *With balast and empty*	47	34 350	2	373	3	649
Awarja i po bunker	16	14 229	—	—	—	—
Razem: *Total:*	486	342 420	6	1 078	18	8 882

Czerwiec-*June* 1928: 563 okręt. vessels = 369 242 Ntrgt.
Lipiec-*July* 1928: 510 okręt. vessels = 352 380 Ntrgt.

RUCH PASAŻERSKI W LIPCU (GDAŃSK) — PASSENGER TRAFFIC IN JULY

Weszło — Entered		Wyszło — Left
58	Libawa	39
23	Helsingfors	9
5	Stockholm	19
7	Gotenburg	—
14	Gefle	—
—	Wisby	—
478	Kopenhaga	869
16	Aarhus	—
229	Londyn	3 479
51	Hull	1 000
108	New-York	1 144
—	Rouen	4
989		6 563

RUCH OKRĘTOWY W LIPCU W GDAŃSKU

MOVEMENT OF VESSELS OF THE PORT OF DANZIG IN JULY

WPŁYNĘŁY — ENTERED

W roku / *During the year*	Z ładunkiem / *Cargo*: parowców / *steamers*: ilość / *number*	pojemność / *capacity*	Żaglowców / *sailing vessels*: ilość / *number*	pojemność / *capacity*	holowników / *tugs*: ilość / *number*	pojemność / *capacity*	Z balastem lub puste / *With balast and empty*: parowców / *steamers*: ilość / *number*	pojemność / *capacity*	Żaglowców / *sailing vessels*: ilość / *number*	pojemność / *capacity*	holowników / *tugs*: ilość / *number*	pojemność / *capacity*	Awarja, w przejeździe, lub po bunker: parowców / *steamers*: ilość / *number*	pojemność / *capacity*	Żaglowców / *sailing vessels*: ilość / *number*	pojemność / *capacity*	holowników / *tugs*: ilość / *number*	pojemność / *capacity*	Ogółem / *Total*: okrętów / *vessels*	pojemność / *capacity*
1925	293	140 592	5	454	3	1 550	99	37 299	6	326	24	13 345	—	—	—	—	—	—	430	157 566
1926	220	102 006	4	185	4	2 110	360	192 640	8	806	24	13 268	28	17 785	1	73	—	—	649	328 273
1927	401	167 610	4	232	5	3 227	270	151 118	1	—	12	6 841	15	8 003	—	—	—	—	707	337 031
1928	**218**	**130 421**	**2**	**239**	**3**	**734**	**244**	**174 153**	—	**154**	**19**	**9 118**	**15**	**14 265**	—	—	—	—	**502**	**329 084**
WYPŁYNĘŁY — LEFT																				
1925	313	113 354	11	857	22	12 313	76	29 021	2	27	1	472	—	—	—	—	—	—	425	156 044
1926	508	276 538	8	627	25	14 420	62	23 243	3	54	1	83	28	19 149	—	—	—	—	635	334 114
1927	543	286 535	4	319	13	7 950	79	41 896	—	—	—	—	10	5 523	—	—	—	—	699	342 223
1928	**423**	**293 732**	**4**	**705**	**15**	**8 239**	**47**	**34 359**	**2**	**373**	**3**	**643**	**16**	**14 329**	—	—	—	—	**510**	**352 380**

RYNEK FRACHTOWY — THE FREIGHT MARKETS

15 VIII.

1. WĘGIEL — COALS.

Z Gdańska i Gdyni w kierunkach:
Destination from Danzig or Gdynia (Balticum and Finland):

Memel	5/9	do-to	6/—	zależnie od
Libawa — Libau	5/6	„	6/—	wielkości
Ryga	5/6	„	6/—	
Helsingsfors	5/6	„	6/—	
Hango	5/6	„	6/—	
Abo	5/6	„	6/—	
Kotka	5/6	„	6/—	
SZWECJA — SWEDEN				
Stockholm	5/9	do-to	6/6	zależnie od
Kalmar	5/9	„	6/3	wielkości
Norrköping	5/9	„	6/3	
Karlskrona	5/9	„	6/3	
Malmö	5/9	„	6/6	
Helsingborg	5/9	„	6/6	
Halmstad	5/9	„	6/6	
Gothenburg — Gothenberg	5/3	„	6/—	
NORWEGJA — NORWAY				
Oslo	6/9	bis	7/6	zależnie od
Trondhjem	7/6		8/—	wielkości
DANJA — DENMARK				
Kopenhaga	5/9	do-to	6/3	zależnie od
Odense	6/3	„	6/9	wielkości
Helsingör	6/3	„	6/9	
Nyköbing F.	6/6	„	7/—	
Aalborg	6/6	„	7/—	
Limfjord Häfen	8/—	„	9/—	
Randers	6/3	„	6/9	
Aarhus	6/3	„	6/9	
Horsens	6/3	„	6/9	
Fredericia	6/3	„	6/9	
Frederikshaven	6/6	„	7/—	
BELGJA — BELGIUM				
Gent	6/3	do-to	6/9	
FRANCJA — FRANCE				
Rouen	6/9	do-to	7/—	zależnie od
St. Nazaires	7/6	„	8/6	wielkości
Bordeaux	9/—	„	9/3	
Marseilles	9/6	„	10/—	
WŁOCHY — ITALY				
Genua Range, Neapol	9/6	do-to	10/6	
Ancona, Venedig, Triest	11/—	„	11/6	

2. CEMENT — CEMENT.

Stockholm, Gothenburg, Range	8/—	do-to	9/—	zależnie od
Oslo	Kr. 12.—			wielkości
Bergen	Kr. 14.—			
Trondhjem	Kr. 15.—			
Memel	5/	do-to	6/—	
Libawa — Libau	5/	„	6/3	
Ryga	6/6	„	7/—	
Helsingsfors	6/3	„	7/—	
Abo	6/3	„	7/—	
Kotka	6/3	„	7/—	
Rio de Janeiro	15/—	„	16/—	
Buenos Aires	15/—	„	16/—	

3. CUKIER — SUGAR.

Liwerpul — Liverpool	13/—	do-to	14/—
Londyn — London	10	„	10/6
Antwerpja — Antwerpen	8/6	„	9/—
Amsterdam	Hfl. 5.—		
Rotterdam	Hfl. 5.—		
Bergen	Kr. 17.—		
Oslo	Kr. 16.—		
Malmö	Kr. 7.—	do-to	Kr. 8.—
Stockholm	Kr. 7.—	do-to	Kr. 8.—
Libawa	7/—	do-to	7/6
Ryga	7/6	„	8/—
Helsingfors	7/6	„	8/—
Kotka	7/6	„	8/—
Wasa	8/6	„	9/—
Marsylja — Marseilles	12/—	„	13/—
Rouen	9/—	„	9/6
Genua	12/—	„	12/6

4. ZBOŻE — GRAIN (HEAVY GRAIN).

Denmark's harbours northern of Aarthus	7/6	do-to	8/—
Denmark's harbours northern of Aalborg	8/—	„	8/6
Gothenburg, Stockholm Range	7/6	„	8/6
Helsingfors	6/6	„	7/—
Abo	6/6	„	7/—
Antwerpia — Antwerpen	8/—	„	8/3
Rotterdam	8/—	„	8/3
Londyn — London	9/—	„	9/6

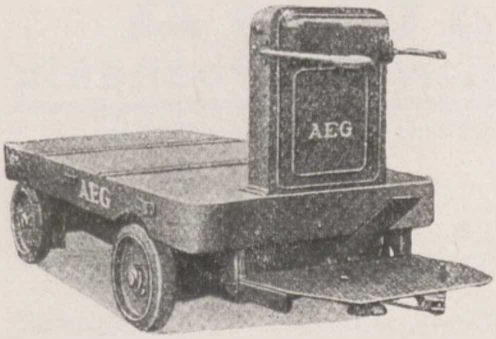
STAWKI FRACHTOWE NA DRZEWO — Z GDAŃSKA I GDYNI

15. VIII. — THE FREIGHTS FROM — GDYNIA OR DANZIG

	DBB p/Std.	Sleeper & Crossing p/Load	Podkłady sosnowe Fir-Sleepers p/Load	Podkłady dębowe Oak-Sleepers p/Load	Okrągły dąb Round Oak	Słupy telegraficzne Telegraph Poles	Okrąglaki sosnowe za m² Fir Roundwood	Sążeń Props p/216 Cbd) Fathom	Klepki dębowe za tonę Oakstaves p/ton	Planki dębowe Oak Plancons p/Load
London . . .	38/6	13 —	—	15/—	13/—	14/—	—	38/-	17/—	19/—
Hull	38 6	13/6	—	15 6	13/—	14 —	—	38/—	17/—	19/—
Westhartlepool .	38/—	12 9	—	15/—	13/—	14/—	—	38/—	17/—	18 —
Grimsby .	38/6	13/—	—	15/6	13/—	14/—	—	38/—	17/—	19/—
Goole	—	12/3	—	14/6	13 —	14/—	-	38/—	17/—	18/—
Tyne	39 6	13/ -	—	15/—	14/—	15 —	—	39/	18 -	22 —
Boston . . .	40/—	13 6	—	15 6	13/—	14 —	—	38 —	17/6	19 —
Boness . . .	38/—	12 —	—	14/—	12/9	13 6	—	37/—	16 —	18/—
Grangemouth .	37/—	12 —	—	14/ -	12/9	13,6		37/ -	16/—	18/—
Cardiff . . .	46/—	14 6	—	16 6	15 6	15 —	—	47/	19/—	23 —
Swansea . . .	48/ -	14 6	—	16/6	15/6	15/—	—	48/—	19 6	24/—
Liverpool . .	46 —	14/6	—	16/6	15/6	15/—	—	46 —	19/—	24/ —
Manchester . .	46/—	14 6	—	15/6	15 6	15/—	—	46 —	19 —	24/—
Garston . . .	54/—	15/6	—	17/6	16/	17 —	—	52/6	20 —	26 6
Preston . . .	48 —	15/—	—	17/—	16/—	16 —	—	50/—	19 6	24/6
Belfast . . .	55/—	15 —	—	17/—	17/6	17/ -	—	—	25 -	27 6
Dublin . . .	55/—	15/ -	—	17/—	17 6	17/—	—	—	25/—	27 6
Amsterdam . .	Hfl. 19/ —	—	10 6	12/—	Hfl. 7 —	Hfl. 7 —	Hfl. 7/--	Hfl. 18 —	Hfl. 7 —	Hfl. 9¾
Rotterdam . .	Hfl. 18/—	—	10 6	12/—	Hfl. 7 —	„ 7/—	„ 7 —	„ 18 —	7 —	„ 9¾
Antwerpja . .	32 —	—	10/6	12/--	11/6	10/6	11/6	32/—	14 —	15 —
Gent	32 -	—	10/6	12/—	11/6	10/6	12/—	32/—	14 —	15/—
Dünkirchen — Dunkirk . .	33/—	—	—	—	12 —	11 6	—	33 —	15 —	16 —
Rouen . . .	34/—	—	--	—	13/—	12 6	—	35/—	16 —	18 —
Hamburg . .	37/6	—	9/—	10	15/—	11/6	11 6	—	15 —	20/—
Stockholm . .	—	—	—	Kr. 9½	—	-	—	—	—	—
Kopenhaga . .	Kr. 35 —	—	—	—	—	—	—	—	Kr. 10 —	—
Buenos Aires .	85/—	—	—	—	—	-	—	—	—	—

Nieokantowane sosnowe D. B. B. dopłacają 30% do zwykłych opłat. Okantowana dębina dopłaca dodatkowo 10%, a nieokantowana 50% do oznaczonych wysokości stawek.

For Unedged fir DBB an additional freight of 30% on the usual rate for DBB has to be paid For edged oak DBB an additional freight of 10% and for unedged oak DBB an additional freight of 50% on the usual rates for fir DBB must be calculated.



Elektryczne wózki i traktory

nadające się do wszelkiego rodzaju transportów

dostarcza

AEG Elektrizitäts-A. G.

Danzig, Elisabethwall 9. Telefon 27651.

Szafranek i Gbiorczyk

FABRYKA BUDOWY OGRZEWAŃ CENTRALNYCH i WENTYLACJI

Urządzenia suszarni dla przemysłu drzewnego i chemicznego. Wykonanie przewodów dla pary wysokiego ciśnienia itp.

ZAŁOŻONA 1898 R.

Urządenia ogrzewań, cieplarni. / Instalacja wodociągów i kanalizacji domów : : : : : : i miast : : : : : :

POZNAŃ, ULICA FREDRY 6

ul. Fredry 6. / Telefony: Oddział Ogrzewań 3622. Oddział Instalacji 3629. / Adres dla telegr.: „Ogrzewanie" Poznań / Konto bank.: Bank Zw. Sp. Zarobkow. / Konto czek.: P. K. O. 205 779.



Fabryka Armatur, Wodomierzy, Gazomierzy

Sp. z o. o.

POZNAŃ, ul. Dąbrowskiego Nr. 79. Telefon Nr. 67-15.

Poleca:

Gazomierze i aparaty

Wodomierze wszelkich typów systemu Siemensa

Naprawy — części zapasowe

Stacja do badania gazomierzy i wodomierzy.

NAJTANIEJ NAJSZYBCIEJ NAJWYGODNIEJ

PODRÓŻUJE SIĘ SAMOLOTAMI

POLSKIEJ LINJI LOTNICZEJ AEROLOT S. A.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu

Instytucja Publiczno - Prawna Poznańskiego Wojewódzkiego Związku Komunalnego

Poznań, plac Nowomiejski 8.

Założone w roku 1804. Telefony: 2381, 5373, 4112, 3717. Adres telegraficzny: „Ogniowe-Poznań"

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu, jako instytucja publiczno - prawna nie obliczona na zyski, spełnia swe zadanie należycie
Uznanie wszystkich sfer społeczeństwa, niebywały wprost rozwój i ciągły przypływ nowych członków.
Zbiór składek za rok 1926 7.697.750,53 zł. / Fundusz rezerwowy K. U. O. 6.103.245,79 zł.
Sumienna i natychmiastowa likwidacja szkód. — Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe posiada w Poznaniu pięć własnych gmachów
Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu posiada oprócz tego jeszcze **Dział Gradowy.**

Krajowe Ubezpieczenie na Życie w Poznaniu

Jadyne Instytucja samorządowa o charakterze publiczno - prawnym zawierająca ubezpieczenia życiowe wszelkiego rodzaju z rewizją lekarską i bez rewizji lekarskiej na złote, złote w złocie, franki i dolary.
Bez badania lekarskiego od 100 do 3.000.— zł. Z badaniem lekarskiem od 3.000.— zł. począwszy.

Krakowskie Towarzystwo Wzajemnych Ubezpieczeń

Oddział w Poznaniu, ulica 3-go Maja Nr. 6
telefon 18—48

Rok założenia 1860 Rok założenia 1860

Ubezpiecza:

Od ognia, od odpowiedzialności cywilnej,
od uszkodzeń samochodów, od kradzieży,
od gradobicia i na życie.

Prospekta darmo i opłatnie, agencje we wszystkich miastach.

WERNER HOFMANN

Biuro w Gdyni: ul św. Jana 58 Telefon Gdynia 216
Biuro w Gdańsku: Krebsmarkt 7—8. Telefon 215-15 i 215-16
Telefon prywatny: Sopoty 31

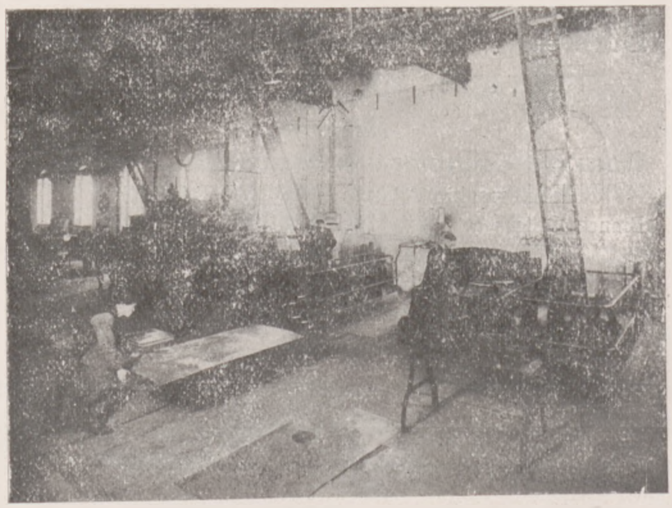
Komisarz dla spraw hawarji przy Związku Asekuratorów w Hamburgu oraz polskich i najpoważniejszych zagranicznych towarzystwach asekuracyjnych ustanowiony dla portów w Gdyni, Tczewie i w. m Gdańsku.

Office in Gdynia: 58 św Jana
Office in Danzig: Krebsmarkt 7—8. Telefon 215-15 i 215-16
At home: Sopoty 31

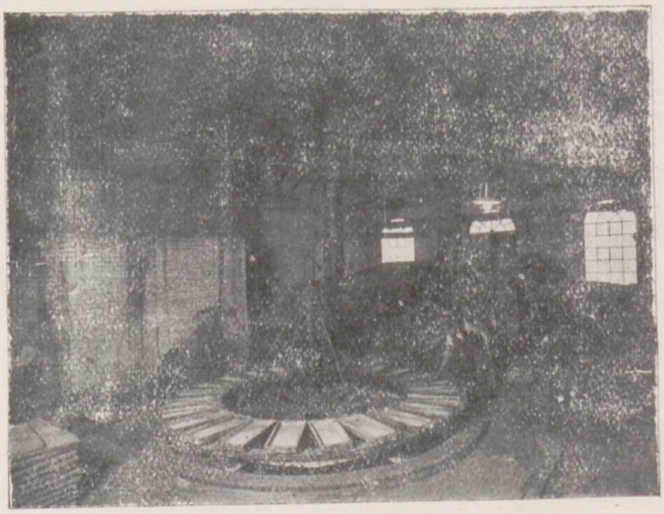
Avarage Agent, Representative of the Insurers' Society in Hamburg likewise polish and the most considerable foreign Insurance-Offices, ordered for the harbours of Gdynia, Tczew and Danzig

Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego Sp. Akc. w Będzinie

(Ti) Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie należą do największych i najsolidniejszych przedsiębiorstw przetwórczego przemysłu metalowego w Polsce. Zakłady te powstały z dawniej istniejącej walcowni blachy cynkowej, założonej w 1899 r. pod firmą „Tillmanns i Oppenheim" w Będzinie, która po wojnie światowej przeistoczona została na Spółkę Akcyjną pod powyższą nazwą. Nowy zarząd tego towarzystwa, z obecnym Generalnym Dyrektorem p. Szymonem Fürstenbergiem na czele, przystąpił niezwłocznie do odbudowania przedsiębiorstwa zniszczonego wskutek działań wojennych, poczyniwszy znaczne inwestycje w kierunku rozszerzenia dotychczasowego zakresu fabrykacji. Po udoskonaleniu istniejącej już zdawna walcowni cynku, w której wyrabiana jest blacha cynkowa we wszelkich wymiarach, wybudowano na obszernym terenie fabrycznym cynkownię blachy żelaznej i fabrykę blaszanych wiader ocynkowanych, oraz urządzono osobno oddziały fabryczne dla wyrobu blach dziurkowanych i naczyń blaszanych. Równocześnie ułożono własną bocznicę kolejową, dochodzącą do magazynów fabrycznych, tak że wyroby fabryki załadowuje się wprost do wagonów i w ten sposób chronione są one od ujemnych wpływów atmosferycznych.

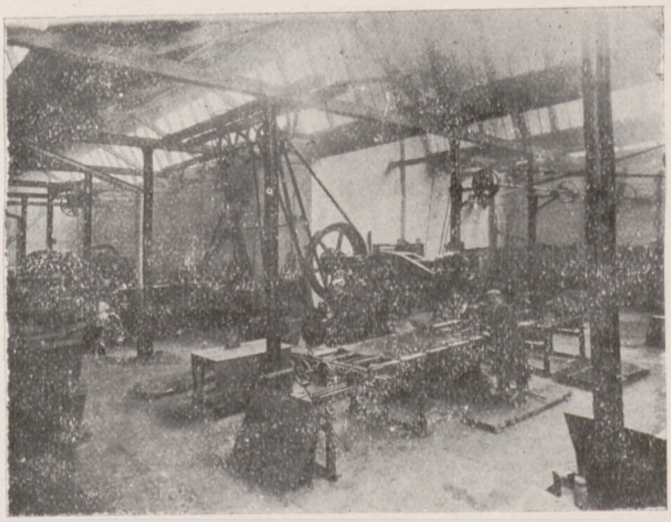


Głównym przedmiotem eksportu Polskich Zakładów Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie jest masowo we wszelkich wymiarach wyrabiana blacha ocynkowana, znana pod marką C. K. H., która dzięki swej pierwszorzędnej jakości znajduje znaczny zbyt we wszystkich krajach bałkańskich, bałtyckich, skandynawskich, w Austrji, na Węgrzech, jak również w niektórych krajach zamorskich, jak w Argentynie i Brazylji. Eksport do tych krajów w 1926 i 1927 r. wynosił około 15.000 ton.



Poważna ta placówka polskiego przemysłu cynkowego znajduje się w stałym rozwoju. W roku 1927 zainstalowane zostały nowoczesne maszyny prawie we wszystkich oddziałach fabrycznych, dzięki czemu produkcja znacznie się powiększyła i odbywa się w sposób racjonalny. Dalsza rozbudowa Zakładów przewidziana jest w najbliższej przyszłości.

Obecnie Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie zatrudniają około 1000 robotników i dają rocznej produkcji narazie ca. 24.000 ton, z czego ⅔ przypada na zapotrzebowanie wewnątrz kraju, a ⅓ na wywóz.



W końcu należy jeszcze nadmienić, że wyroby Polskich Zakładów Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie na Wystawie Wzorów w Rzymie 1926 r. i na Wystawie Ekonomicznej w Paryżu 1927 r. odznaczone zostały nagrodami Grand Prix i Złotymi Medalami.

Warunki przedpłaty z dostarczeniem do domu: rocznie 18 zł., w Gdańsku 12 guld., zagranicą o 50% drożej.
Redakcja i administracja: Warszawa, ul. Próżna 8 m. 4, tel. 255-96. Konto czekowe P. K. O. 16 267. Oddziały redakcji i administracji w Gdyni i Gdańsku: red. inż. A. POTYRAŁA (Gdańsk — Vorstädtischergraben 48 I), w Katowicach: red. ZYGMUNT TYSZEL, ul. Plebiscytowa 14.

WYDAWCA: „ŻEGLUGA". REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Druk: Śląskie Zakłady Graficzne i Wydawnicze „Polonia" Sp. Akc., Katowice G. Śl., ulica Sobieskiego Nr. 11.